Princeton University Library
2101 073844902

Olden

DER HAMBURGER HAFEN

Library of

Princeton University.

Blau Memorial Collection

Großstadt-Dokumente

Der Hamburger Hafen

Von

Balder Olden

Band 46 Mark 1·

Neue geschmackvolle, besonders für Geschenkzwecke geeignete Publikationen aus dem Verlag von ***Hermann Seemann Nachfolger, Berlin NW. 87,*** *Wullenweberstraße 6.*

Apulejus. **Amor und Psyche.** Ins Deutsche übertragen von Prof. Dr. Eduard Norden. Bilder von Walter Tiemann. Geb. M. 6.—.

Elsa Asenijeff. **Max Klingers Beethoven.** Mit 8 Heliogravüren und 23 Abbild. im Text. Elegant geb. M. 20.—. Liebhaberausg. M. 50.—.

Maria Bashkirtseff. **Tagebuchblätter und Briefwechsel mit Guy de Maupassant.** Mit zahlreichen Porträts, Faksimiles u. Textbildern. Preis brosch. M. 2.—, geb. M. 3.—.

Marie Luise Becker. **Der Tanz.** Mit über 100 Illustrationen. Brosch. M. 8.—. In vornehmem Geschenkband M. 10.—.

Joseph Bédier. **Der Roman von Tristan und Isolde.** Mit ca. 150 Vollbildern, Textillustrationen und Zierleisten. 2. Aufl. (3.—4. Tausend.) In eleg. Geschenkband M. 18.—. Ausstattung und Bilder von Robert Engels.

Wilhelm Bölsche. **Ernst Haeckel, ein Lebensbild.** Volksausgabe 21.—30. Tausend. Preis brosch. M. 1.—. Bessere Ausgabe in Kleinquart gebunden M. 4.—.

Wolfgang von Goethe. **Dichtung und Wahrheit.** Illstr. Ausgabe herausg. von Geheimrat Prof. Dr. Wülker. In Prachtband geb. M. 30.—.

Erdmann Graeser. **Lemkes sel. Wwe.** Humoristischer Roman aus dem modernen Berlin. Sechs Bände, Preis per Band M. 1.—.

E. T. A. Hoffmann. **Lebensansichten des Kater Murr.** Reich illustriert von Ernst Liebermann. 2. Aufl. (4.—5. Tausend.) Eleg. geb. M. 4.—.

Oskar Hoffmann. **Der Goldtrust.** Internationaler Finanzroman. 4. Aufl. Preis broschiert M. 1.80.

Otto Ludwig. **Die Heiterethei.** Herausgegeben von Dr. Viktor Schweizer. Mit 20 Vollbild. u. zahlreichen Textillustr. von Ernst Liebermann. 3. Aufl. (9.—12. Tausend.) Eleg. geb. M. 6.—.

Lady Mary Worthley **Montagues Reisebriefe.** Preis brosch. M. 1.—, eleg. geb. M. 2.—

George Sand. **Meine Lebensbeichte.** Übersetzt von R. Jolowicz, eingeleitet von Dr. E. Mensch. Mit 6 Illustrationen. Preis brosch. M. 1.—, geb. M. 2.—.

Prof. Dr. William Marshall. **Langs Buch der Tiere.** Elegant geb. Mit zahlreichen Illustrationen. Preis M. 3.60.

Eingehende Verzeichnisse und Prospekte über obige Werke, sowie insbesondere auch über die Kollektionen: Illustrierte Elzevierausgaben, Kultur-Dokumente, Männer der Zeit, Kulturträger, Großstadt-Dokumente, Seemanns Unterhaltungs-Bibliothek, Illustrierte Mignonbibliothek, Moderne Frauen-Bibliothek etc. erhalten Interessenten gratis und franko. Die meisten der oben angeführten Werke werden in den besseren Buchhandlungen stets vorrätig gehalten.

ie Grossstadtdokumente

ler bekannte Sittenschilderer und Sozialkritiker Hans Ostwald usgiebt, bieten in äusserst billigen, leicht zu erwerbenden gut ausgestatteten Bänden jedem Gebildeten die günstige genheit, auf unterhaltsame Weise das weite, hochinteressante et der modernen Grossstadt mit ihren Tiefen und Untiefen en zu lernen. Besonders werden jene Grossstadtexistenzen Grossstadtereignisse in gediegener und doch durchaus einem verständlichen fachmännischen Darstellung und Kritik ge-, die von näherer Erörterung in Zeitungen und Zeitschriften eschlossen sind. Die dunklen Persönlichkeiten und dunklen el werden durchleuchtet. Und grosse Stoffgebiete, dem Auge Uneingeweihten fern, werden ihm nahe gerückt — stets von n anerkannten Sachkennern, deren Name dafür bürgt, dass wissenschaftliche Gehalt durchaus auf der Höhe steht und die Form ihm nichts nachgiebt. Ja, diese Bände, die wegen Genauigkeit und Zuverlässigkeit zweifellos von bedeutendem mentarischen und kulturhistorischen Wert sind, ermöglichen es Jezu zum ersten Mal, irgend ein eigenartiges Stoffgebiet auf d von amüsanter Tatsachendarstellung wirklich ganz zu über- und den wissenschaftlichen Kern und die Geheimnisse der rie zu erfassen.

Nicht Dinge und Vorgänge, die wissenschaftlich schon fest- t sind, sollen hier geboten werden. Das Meiste wird hier ersten Mal schriftlich fixiert. Und so werden die Grossstadt- ente sogar den ernsthaften Anspruch auf die Bezeichnung Quellenwerkes machen können.

Vor allen Dingen aber soll die Sammlung ein grosses, all- es Gemälde der modernen, der heutigen Weltstadt geben. t wer die abscheulichen Schäden der Grossstadt erkennt fasst, wird ihr doch einen gewissen Kulturwert nicht ab- hen können. Und wer ihren Kulturwert preist, wird ihre el nicht übersehen dürfen. Das alles sollen die Grossstadt- mente bieten: den Wert, die Vorzüge der Grossstadt und Missstände, Verderbtheiten und Verkehrtheiten.

Grossstadtdokumente erscheinen in Serien zu je 10 Bänden. Preis jedes Einzelbandes beträgt brosch. Mk. 1,—, Mk. 2,—, Die ganze Serie, auf einmal bestellt, kostet brosch. Mk. 9,—, geb. Mk. 18,—.
Bezug kann durch jede Buchhandlung erfolgen.

In der Sammlung **„Grossstadt-Dokumente“** bis jetzt

folgende Bände erschienen:

1. Dunkle Winkel in Berlin von Hans Ostwald. 8. Aufl.
2. Die Berliner Bohême von Julius Bab. 4. Aufl.
3. Berlins drittes Geschlecht von Dr. M. Hirschfeld. 15. Au
4. Berliner Tanzlokale von Hans Ostwald. 5. Aufl.
5. Das Zuhältertum in Berlin von Hans Ostwald. 7. Au
6. Sekten und Sektierer in Berlin v. Eberhard Buchner. 5. Au
7. Berliner Kaffeehäuser von Hans Ostwald. 3. Aufl.
8. Die Berliner Banken von Georg Bernhard. 4. Aufl.
9. Aus den Tiefen der Berliner Arbeiterbewegung v Albert Weidner. 2. Aufl.
10. Berliner Sport von Arno Arndt. 5. Aufl.
11. Das goldene Wiener Herz von Max Winter. 6. Aufl.
12. Wiener Sport von Dr. Otto Herschmann. 3. Aufl.
13. Im unterirdischen Wien von M. Winter. 4. Aufl.
14. Wiener Adel von Felix Salten. 8. Aufl.
15. Berliner Konfektion von Moritz Loeb. 3. Aufl.
16. Wiener Verbrecher von Emil Bader. 6. Aufl.
17. Wiener Mädel von Alfred Deutsch-German. 3. Aufl. [3. Au
18. Ballin, ein königlicher Kaufmann, v. A. Goetz, Hambu
19. Was ein Berliner Musikant erlebte v. Victor Noack. 3. Au
20. Berliner Lehrer von J. Lews.
21. Berliner Schwindel von Rechtsanwalt Dr. Werthauer. 5. Au
22. Variété und Tingeltangel in Berlin von Eberhard Buchn 3. Aufl.
23. Zehn Lebensläufe Berliner Kontrollmädchen von Dr. m Wilh. Hammer. 15. Aufl.
24. Berliner Gerichte von Dr. Franz Hoenlger, Rechtsanwalt Kammergericht. 5. Aufl.
25. Berliner Klubs von Spektator. 7. Aufl.
26. Bilderstürmer in der Berliner Frauenbewegung Dr. Ella Mensch. 5. Aufl.
27. Uneheliche Mütter von Dr. Max Marcuse. 5. Aufl.
28. Schwere Jungen von Hans Hyan. 6. Aufl.
29. Berliner Theater von Walter Turszinsky. 3. Aufl.
30. Lebeweltnächte der Friedrichstadt von Satyr. 4. Aufl
31. Moabitrium, Szenen aus der Großstadt-Strafrechtspfl von Rechtsanwalt Dr. Werthauer.
32. Pétersbourg s'amuse von Viktor Günther.
33. Sechs Monate Arbeitshaus, Erlebnisse eines wandern Arbeiters (Ernst Schuchardt aus Gotha), herausgegeben eingeleitet von Hans Ostwald.

Preis pro Band nur Mk. 1.—. — Bei Abonnement koken 10 Bände 9
Neueste Verzeichnisse und Prospekte gratis und franko vom Verlag Herr
Seemann Nachfolger, Berlin NW. 87, Wullenweberstraße 8.

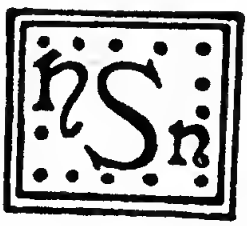
Großstadt-Dokumente
Herausgegeben von Hans Ostwald
Band 46.

Der Hamburger Hafen

von

Balder Olden.

3. Auflage.



Berlin und Leipzig
Verlag von Hermann Seemann Nachfolger.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Der Welthafen und seine Bedeutung. Ein Vorwort	5
Das Erwachen	13
Hafentypen	21
Auswanderer	30
St. Liederlich	37
Der Hafen und die Zeitgeschichte	48
Seemannsstreik	56
Hapag	64
Finkenwärder, die Insel der Probleme	70
An Bord!	74

Von demselben Verfasser erschien im Verlag von Hermann Seemann Nachfolger kürzlich in 2. Auflage:

„Aus der Mannschaftsstube“ brosch. M. 1.—, geb. M. 2.—.

Der Welthafen und seine Bedeutung. Ein Vorwort.

Ich bin kein Nationalökonom, kein Kaufmann, kein Techniker. Ich sehe, wenn ich an den Hafenkais entlang schlendre, mit der Fähre vom Segelschiff zur Werft, von der Werft zum „Kehrwieder" fahre, Bilder von malerischer Ungeheuerlichkeit. Menschen von seltenster Charakteristischkeit, die wie Werkzeuge ganz ihrem Zweck dienen, deren Sehnen, Glieder, Gedanken durch Generationen zur größten Zweckmäßigkeit geformt sind. Ich sehe Schiffe und Nebel, Lichter und Tiefen, die diese Lichter widerstrahlen, vergleiche all diese Gesichte mit den Erscheinungen anderer Orte und destilliere daraus die spezifischen Hafeneindrücke, um sie festzuhalten, gedanklich zu formen und zu stilisieren. Ein paar solcher Seh- und Sprachprodukte habe ich hier gesammelt, und in ihrer Gemeinsamkeit sollen sie ein Dokument der Großstadt, der jüngsten Kultur, der Menschheit sein — man könnte ihre Zahl verzehnfachen, ohne den Reichtum des Hafens zu erschöpfen. Aber es genügt, die wichtigsten, kühnsten und eigensten Linien festzuhalten, um ein Dokument dieser Art zu geben.

Dennoch wird es nötig sein, auf ein paar Seiten umfassend zu sagen, was denn eigentlich der Hamburger Hafen ist: nicht mit unwissenschaftlichen Augen gesehen, sondern mit den Maßstäben der Wissenschaft, der Statistik gemessen. Auch hier muß ich fragmentarisch bleiben —

548423

der Hafen ist schließlich alles und unerschöpflich, der Sammelort aller Naturwissenschaft, Technik, aller sozialen Probleme, aller nationalen Ökonomie. Seine Masse und Bestandteile lassen sich deshalb nur andeuten. Und da ich eben kein Fachmann bin, der das Material wenigstens selbst sammeln könnte, muß ich mich eng an Fachleute halten, die diese Arbeit geleistet haben. Meine Quellen sind vor allem: Dr. Kurt Wiedenfeld „Hamburg als Welthafen" und Kurt Hiemer „Schiffahrt, die uns angeht" — zwei Bücher, aus denen man eine ganz hübsche Doktorarbeit kompilieren könnte, wenn man Zeit und Geld dazu hätte.

Deutschlands Handel, Einfuhr und Ausfuhr zusammengenommen, betrug noch 1830 kaum 700 Millionen Mark, und auch an diesen geringen Ziffern partizipierte der Seeverkehr nur mit einen kleinen Anteil. Die allgemeine Volksernährung hatte mit diesem Handel fast nichts zu tun — aus dem Nordosten wurden Erzeugnisse der Landwirtschaft nach England exportiert, und die mitteldeutsche Baumwollindustrie importierte überseeischen Rohstoff und englische Garne. Das war alles.

Heute, nachdem der Seeverkehr fast ganz dem Dampfschiff gehört, die Spesen gesunken sind und vor allem die Bevölkerung Deutschlands derart gewachsen ist, daß der Import von Nahrungsmitteln die täglichen Märkte bestreiten muß, beziffert sich unser Außenhandel auf weit über 13 Milliarden p. a., und der Seeverkehr nimmt diese Summen fast ganz in Anspruch.

Die Schiffahrt ist damit das wichtigste Interesse der deutschen Volkswirtschaft geworden und unsere Häfen die

Zentren des Verkehrs. Keine Industrie, die ohne Import und Export leben könnte, kein Arbeiter, der nicht täglich auf seinem Tische Erzeugnisse fremder Weltteile sieht, der nicht wenigstens zum Teil seine Arbeitskraft in den Dienst des Exporthandels stellte.

„Die Baumwolle, die wir am Leibe tragen, die Milliarden Körner Reis und Mais, Weizen und Gerste, die wir in den verschiedensten Formen genießen und an unsere Haustiere verfüttern, der Chilisalpeter, mit dem wir die Fruchtbarkeit unserer Äcker vermehren, jede Zigarre, jede Kaffee- und Kakaobohne erinnert an die Schiffahrt, der wir die regelmäßige und hinreichende Versorgung unserer Werkstätten, unserer Märkte, unseres Tisches, unseres Geistes nach den Ansprüchen unserer Kultur verdanken" schreibt Hiemer.

Von unseren 13 Milliarden Auslandshandel um 1906 betrug der Handel des Hamburger Hafens 4,5 Milliarden. Das heißt: Deutschland müßte heute verhungern und verderben, wenn es keinen Handel zur See betreiben könnte. Und mehr als ein Drittel der wichtigsten Nahrungs- und Kulturmaterialien übermittelt ihm der Elbhafen.

Im selben Maße wie der Güterverkehr ist mit der Einführung des Dampfschiffs auch der Passagierverkehr gestiegen. Die Welt ist in ein paar Jahrzehnten erobert worden. Millionen von Menschen umsegeln Jahr um Jahr den halben Erdball. Armeen kulturtüchtiger Arbeiter gibt der übervölkerte Kontinent an kraftbedürftige Länder ab. In eigenen Passagierschiffen, die kaum eine Bedeutung als Frachtfahrzeuge besitzen, fährt der Kaufmann, der Wissenschaftler um die Welt.

Von unendlicher Wichtigkeit für die Entwicklung des Hamburger Hafenverkehrs ist sein Freihafen: ein Teil der Hafenanlagen, der als Zollausland gilt. Hier kann gelöscht, umgeladen, verkauft werden, ohne daß ein Pfennig Abgaben zu zahlen ist. Erst wenn ein Gut über das Zollgatter dieses Hafens ins Zollinland hineintransportiert ist, muß es verzollt werden. Kein anderes Land des Kontinents kennt diese Vergünstigung, die dem Kaufmann die denkbarste Bewegungsfreiheit gibt. Und da zudem Hamburg vor den übrigen deutschen Häfen das Recht hat, in dem als Zollausland geltenden Teil des Hafens industrielle Anlagen über Werften hinaus zu errichten, ist es ihm leicht, dem Kaufmann und den Banken Bequemlichkeiten zu schaffen, die den Gesamthandel heben.

Die Reedereien Hamburgs haben heute ein derart vollkommenes Netz regelmäßiger Dampferlinien eingerichtet, daß sie den Handel der Welt vollkommen beherrschen könnten! Für jeden Ort und jede Transportgattung besitzt der Hafen seine eigene Verschiffungsgelegenheit. So kauft der Londoner Kaufmann in Deutschland Waren, die für Indien bestimmt sind, und läßt sie direkt durch Hamburger Schiffe befördern, ohne daß der Transport jemals London zu berühren braucht. Ja mehr, er läßt Waren, die etwa in Indien gekauft und für England bestimmt sind, erst nach Hamburg transportieren und dort für die Kanalfahrt umladen. Der Freihafen erlaubt es ihm, die Dienste der deutschen Reederei ohne Zollunkosten in Anspruch zu nehmen, und immer stärker wird so die Vorherrschaft der hamburgischen Reedereien.

In den letzten Jahrzehnten hat sich dieser regelmäßig arbeitende Schiffsverkehr zwischen Hamburg und Übersee zur Vollkommenheit entwickelt, und es wurden folgende Linien eingerichtet:

Hamburg und New-York verbinden unter anderen die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie. Gleichfalls
nach New-Orleans und Westindien fahren die Schiffe der „Hapag",
nach Südamerika u. a. die Hamburg-Süd-Amerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft,
nach dem Westen Amerikas die Kosmos-Linie,
nach Ostasien die Kingsin Linie,
nach Australien Sloman und neuerdings in größerem Umfang die Deutsch-Australische Dampfschiffs-Gesellschaft,
nach Westafrika seit 1882 in periodischem Verkehr,
nach Ost-Afrika seit 1890 die Linie Woermann,
nach dem Persischen Golf seit 1905 die „Hamburg-Amerika-Linie,"

die übrigens im Laufe der Jahre auch fast alle anderen Strecken zu befahren begann, und außer nach Australien und Afrika das Monopol der aufgezählten Linien überall durchbrochen. Auf ihre, alles, was in Vergangenheit und Gegenwart im Seeverkehr geleistet wurde und wird, weit überflügelnden Unternehmen wird das Kapitel „Die Hapag" noch intensiver eingehen.

Der Schiffsbesitz der „Hapag" beträgt heute 700 000 Registertons Raumgehalt, der der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft 160 000, der der „Kosmos" 120 000; die Deutsch-

Australische Dampfschiffsgesellschaft besitz 120 000, die Woermann-Linie 90 000, die Deutsche Levante-Linie 70 000, die Deutsche Ostafrika Linie 65 000 Registertons. In Netto-Segler-Registertons umgerechnet, hat sich der Raumgehalt der in Hamburg beheimateten Schiffe zwischen 1850 und 1870 von 77 000 auf 250 000 Registertons, zwischen 1870 und 1900 auf 3,3 Millionen Registertons gehoben. 1905 waren daraus 4,7 Millionen Segler-Registertons geworden, während der Gesamtschiffsbesitz des deutschen Reiches sich auf 7,6 Millionen gehoben hat. Das heißt fast zwei Drittel des deutschen Gesamtschiffsbestandes gehören den Hamburger Reedereien an.

Was den Seeverkehr anlangt, hat sich folgende Statistik ergeben: Von 1850 bis 1870 stieg der Seeverkehr Hamburgs von 550 000 auf 1,6 Millionen, von 1880 bis 1890 von 2,8 auf 5,2 Millionen, von 1900 bis 1905 von 8 auf 10,4 Millionen Registertons. Nächst London ist Hamburgs Verkehr damit der stärkste Europas, unter allen Häfen der Welt wird er nur von dem Hongkongs übertroffen — auch New York vermag Hamburg nur die Wage zu halten.

So hat sich der Hamburger Hafen zu einem Institut von unmeßbaren Dimensionen entwickelt. Seine Wasserflächen umfassen über 200 ha. Der Segelschiffhafen herbergt lange Reihen von Fahrzeugen, viermastigen hager aufsteigenden Athleten, zahllosen kleineren, aber wehr- und wetterfesten Lastträgern des Ozeans, mit Planken und Kielen, die Spuren von hundert Fahrten zu tragen scheinen.

An den Kais der großen Gesellschaften liegen täglich in wechselnder Zahl die Riesendampfer von 100 bis 170 m Länge, oft zu sechs und mehr nebeneinander. Und ein mächtiger Apparat von Barkassen, Leichterschiffen, Eisenbahnseparatlinien tut die Tagelöhnerarbeit des Frachtens, Proviantierens, Löschens.

Elektrisch betriebene Kräne helfen bei dieser Arbeit — gigantische Maschinen, deren gewaltigste Lasten von 75 000 kg heben und tragen kann. Docks, Werfte, Werkstätten, Verwaltungsgebäude, Proviant- und Schiffsausrüstungsmagazine, Speicher, Schuppen, Frachthallen usw., bilden eine eigene Stadt von mächtigen Dimensionen. Tausende von Gewerbetreibenden verdienen ihr Brot im Handel mit den Seeleuten, Auswanderern und Arbeitern.

Das alles ist das Resultat einer rapiden Entwicklung, die noch lange nicht abgeschlossen ist, die sich mit Intensität weiter ausdehnt und immer neue Formen der Arbeit, des Verkehrs und Lebens zeitigen wird. Deutschland, die ganze Welt, ist mit eigenstem Interesse an diese Entwickelung, dies neue Leben gebunden.

Deutschland hat in Hamburg seinen einzigen Welthafen. Die Wichtigkeit des Norddeutschen Lloyd kann Bremen dennoch nicht einen Rang im Welthandel neben Hamburg geben. In der Hapag besitzt Hamburg einen Repräsentanten seiner Wichtigkeit, wie ihn kein anderer Staat aufweisen kann. Und allein das überaus rapide Aufwachsen dieser Gesellschaft ist eine Garantie für die weiteren Entwickelungsfähigkeiten Hamburgs. — — —

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Diese statistischen und historischen Konturen mußte gezogen werden. Nur auf dem Boden dieser Zahle und Daten konnten sich Formen prägnantester Eigenhei entwickeln, von denen die folgenden Kapitel ein paa Bleistiftskizzen geben sollen.

Das Erwachen.

Selbſt in St. Liederlich iſt es längſt Nacht geworden. Fröſtelnd ſtreicht da und dort ein Paar um die Ecke, mit den ernüchterten, traurigen Geſichtern von Menſchen, die nach den Stunden ſeligheißer Erfüllung ins troſtloſe Grau eines hamburgiſchen Morgens tauchen müſſen.

Aus einem verborgenen Winkel in den blühenden Anlagen zu Füßen des Bismarck-Monuments hört man vielleicht, wortlos wie leiſes Vogelſingen, das ſüßeſte Lied der Liebe, das Lied, das eine Frau ſingt, wenn kein Wort und kein Gedanke mehr Ausdruck werden kann für das Stürmen ihres wildeſten, verſteckten Weibesglücks. Und dies Lied, das ſie alle, alle einmal ſingen, fällt einem ins Herz und weckt ein Weh um langverfloſſene Stunden und die brennende, ungeformte Sehnſucht nach Kommendem. Eine Kellnerin, eine Arbeiterin, die Nachtſchicht hatte, ein armes Spülmädchen aus dem Café mag es ſein, die ſich hier im froſtigen Morgengrau mit dem Liebſten verbirgt, eine einzige Stunde des Genuſſes herauszureißen aus dem ſchmerzlichen, ſchweren Gleichtakt ihres Lebens.

Irgendwo ſchnarcht ein weinſchwerer Mann, der den Weg zur Herberge nicht mehr fand, und der unter den Augen des ſteinernen Roland ſein Bett aufgeſchlagen glaubt. Wenn er nichts zu verlieren hat, als ſeine Geſundheit, mag er mit einem Schnupfen davonkommen.

Denn die Hyänen von St. Pauli schleichen umher, u
heimliche Burschen in dünnen Kleidern und mit versteckte
bösen Blicken, „Leichenfledderer". Zwischen der Reepe
bahn und den Landungsbrücken hat schon mancher m
einem Griff erobert, was ein anderer auf sechs Mona
langer Fahrt mit tausend harten Griffen verdiente.

Aus der Ferne gröhlt ein betrunkenes Lied. I
Lichterglanz der Straße von St. Pauli mag man's no
hören. Aber jetzt im Dunkel, in Morgenkälte und unte
einem Himmel ohne Sterne, ist es so jammervoll, die
Zeugnis vertorkelten, ziellosen Menschentums.

Zur Hafenfähre marschieren die ersten Arbeiter, di
Tagschicht haben. Zu dreien, zu vieren gehen sie neben
einander, im dünnen fleckigen Arbeitsanzug, die Budde
mit kaltem Kaffee an einem Riemen um die Schulte
gehängt. Sie fühlen noch den Schmerz, nach kurzer Ruh
aus dem Behagen des Bettes gerissen zu sein. Feind
selig liegt ein strenger Tag vor ihnen. Und ihre Ge
danken tasten sachte zurück in die warme Lust der Nach
oder sie dringen vorwärts in die verheißenen Zeiten, i
denen die Lasten der Kultur nicht mehr so verteilt sei
werden, daß der eine um vier Uhr in die Morge
werdende Nacht hinein muß, während der andere si
noch de[illegible]nt oder nach durchbrauster Nacht als ei
Übersättigter durch die erwachende Welt schwärmt, de
Überlasteten müde Schritte zu schaun. Sie sprechen kei
armes Wort. Ihr dumpfes Empfinden kämpft mit de
Last der Zweifel an die Verständlichkeit des Lebens.

Die Hafenfähre hat noch keine Sekunde Ruhe gehab
Mit hellen, scharfen Blicken späht der Steuermann vo

seinem hohen Sitz in die tiefen Nebel hinein. Der Maschinist steht am glühenden Kessel, im Hemd, mit triefender, geschwärzter Brust, und schaufelt und regiert die Schrauben, die Hebel seines Fahrzeugs. Ab und zu streckt er seinen heißen Kopf aus der Luke, hinein in die kühle Luft, und er beneidet vielleicht selbst den Trimmer, den Schauermann, die da oben, nahe dem heißen Schornstein der Maschine, ihren Platz suchen, die auch fast atemlos durch alle Jahre Tagwerk und kurze Ruhe wechseln, aber doch nicht in die flammendurchzuckte Enge, die langsam mordende Hitze des Maschinenraums gepreßt sind. Der Deckjunge mit seinem trotzigen, pflichtbewußten Bubengesicht springt auf den Landungssteg, schlingt das Tau um den Prellbock und ruft die Station aus „St. Pauli Landungsbrücken".

Und eine Minute später arbeitet sich das Schiffchen wieder hinein in die schwarze Öde des Hafens.

Ein eisiger Wind streicht um den Kiel des Fahrzeugs. Aber man trotzt der Kälte, fest eingeschlagen in den warmen Mantel, und späht hinaus in diese erscheinungsreiche, besondere Welt.

Wie unheimlich diese Wasser sind! So schwarz, so voll Tücke und Unheil! Ein paar Schiffslichter werfen blasse Reflexe in ihre tiefsamtne Glut. Das Dampfboot zerteilt sie rasch. Es wellt und kräuselt die Wasser, und der Lichtschein tanzt zerrissen auf den Kämmen.

Keiner, dem an solchem traurig-ergrauenden Morgen im Hafen nicht der Gedanke käme: wie würde diese Flut dich hineintrinken in ihre Tiefe! Der ganze Hafen trägt jetzt diesen einen Gedanken, weckt jene sinnlose, vernich-

tende Idee: Selbstmord. Woran es liegt? Ist der Hafen in dem so hart, aber so mutig, so unverzagt Tag um Tag Schweiß vergossen wird, in dem so viel Tausend ihre Menschenbestimmung erfüllen, in heißem Kämpfen Brot zu verdienen, nicht gerade ein Ort, der die düsteren Sehnsüchte nach dem Tod vertreiben müßte? Aber die Wasser, die leise, einstrophig, an die Schiffswände schlagen, die frostige Luft, die müden Gesichter der Menschen .. Und irgendwo im Nebel eine Reihe kleiner Segelschiffe mit nackten Masten und Rahen, in dumpfer Melancholie. Und aus der Maschine heraus der gräßliche Schrei, der die nahenden Schiffe zur Vorsicht mahnt. Das ist alles so voll Traurigkeit. Alles kommt einem in den Sinn, was man gelitten hat, an gemordeten Illusionen, zerstörten Werken, enttäuschter Jugend. Wie eine Blocksbergnacht scheint alles Leben bis zu dieser Fahrt. Hexchen huschen durch dies Infernal, süße, blanke Hexchen, aus deren Mund die rote Kröte sprang.

Ein Schiff gleitet uns entgegen in den Hafenweg hinein, ein kleiner Küstenbummler unter eigenem Dampf. Nichts rührt sich an Bord und in den Wanten. Man hört das Arbeiten seiner Maschine nicht, sieht und fühlt kein Leben. Schwer hängen die Schatten der Nacht um die verschwimmenden Linien des Decks. Rot glüht die Backbordlampe ins Dunkel, rot und kalt und wie ein starrt. So gleitet uns das Schiff entgegen, wie führer los, wie ohne Atem. Ein Gespensterschiff, das sein Schicksal trägt, eine verfluchte Mannschaft ruhelos durch die Welt zu schleppen.

Im Osten dämmert es rot auf. Lichtbäche gießen

sich kalt und schön über die Wolken. Ein unsichtbarer Pinsel malt alles auf diese grauschwarze Fläche: eine Bergwelt im Strahl des Morgenlichts mit schroffen Gipfeln und seligen Almen. Eine Oase in südlichen Sonnen. Eine versunkene Stadt mit toten Palästen und träumenden Brunnen.

Der Tag bricht an.

Ein Riesenschiffsbau liegt an der Fahrstraße, ein Meerschloß, auf dem kein Wesen sich rührt.

Das ist der Prozeßdampfer. Schon seit Jahren liegt er da mit seinen hunderten von schmucken Kabinen und Luxussälen. Ein ganzes Heer Obdachloser könnte er bergen. Aber er hat jegliche Bestimmung verfehlt, weil es ihm bei der Probefahrt an ein paar Knoten Geschwindigkeit fehlte. Seitdem füllen die Rechtsanwälte der Reederei und der Werft Aktenbände mit ihren Schriftsätzen, ein Vermögen wird in Prozeßunkosten umgesetzt, und eine Rente, von der Hunderte leben könnten, wird für die Erhaltung des unvollkommenen Ozeanriesen verwandt.

Die Fähre legt am Petersenkai an. In den Bagagehallen ist es lebendiger. Der Wächter, der die Nacht über verantwortlich für all die Schätze war, die hier in Ballen und Kisten gestapelt liegen, blickt schläfrig in den müd erwachenden Tag hinein. Arbeiter sitzen an den Eingängen auf Balken und Latten umher und erwarten den Zutritt zum Werftplatz.

Am Kai liegt ein mächtiger Woermanndampfer, auf dessen Decks Seeleute, Offiziere, Arbeiter und Stewards eilfertig umherlaufen. Die Ketten und Taue werden sachte gelöst. Die Mannschaft wird revidiert — es ist

alles am Platz. Mit dem Handköfferchen, die Zigarre im Mund, gleichgültig, als gelte es eine Fahrt über die Alster, kommen nur noch ein paar Männer an, Küchenchefs, die die Fahrt nach Südafrika schon oft genug mitgemacht haben, um sie ohne Erregung anzutreten. Sie sind, wie all diese Männer, nur ab und zu Gast in ihrem Hause. Sie leben ein paar Tage mit Frau und Kind, liefern den guten Verdienst der monatelangen Reise ab, und in einer stichdunklen Nacht sagen sie wieder „Auf Wiedersehen" und schiffen sich ein.

In ein paar Minuten werden die letzten Taue gelöst sein, und die Schiffsbrücke wird an Bord gezogen. Dann bugsiert der Schlepperzwerg den Afrika-Riesen die Elbe hinab, und bald trägt der „Eduard Woermann" seine Fracht um den halben Erdball herum in die sonneschweren deutschen Kolonien am Südende Afrikas. Ein paar Passagiere stehen still und sinnend auf dem kleinen Deck. Sie wollen nicht schlafen, wenn es gilt, der Heimat und später den blanken Häuschen an der Elbe den letzten Blick zuzuwerfen.

Die Schar der wartenden Arbeiter hat sich gemehrt. Noch ist es ganz still unter ihnen. Das fahle Morgenlicht fällt auf verdrossene, kaltwache Gesichter. Sie mustern fast feindselig das stolze Schiff am Kai, die Berge von Frachtgütern, die ihrer starken Schultern warten.

Es ist ganz hell geworden. Immer noch, obgleich es fast noch Sommer ist, streicht ein eisiger Wind durch den Hafen. Die Kaffeehallen sind noch geschlossen. Nirgends kann man ein warmes Fleckchen, einen heißen Trunk erkaufen.

Wieder geht es zur Fähre hinab. Ein paar tief-
erußte Männer warten dort schon und treten grußlos
n Deck. In einem Winkel nahe der heißen Maschine
assen sie sich schwer nieder und schlafen in der ersten
Minute schon ein, glückselig, endlich Ruhe und das Lager
iner heißen Eisenklappe gefunden zu haben. Es sind
‚schwarze Schauerleute“, die zehn Stunden lang Kohlen
eschleppt und geschaufelt haben.

Das ist der Weg der Kultur — müde, vom Leben
chlecht behandelte Menschen wühlen Tag und Nacht
urch die Berge nach Kohlen, müde, überlastete Menschen
ransportieren das Gestein durch Bahnhöfe und Keller
nd Kais auf die Schiffe, und ein Atemstoß des See-
iganten verpufft in einer Sekunde, was da von ein-
elnen in schwer durcharbeiteten Nächten gefördert und
eschafft wurde.

Jetzt sind alle Schiffe lebendig, alle Fähren besetzt.
Die Kräne arbeiten, Dampfpfeifen brüllen, Barkassen
chießen durch die Flut. Fischkähne gleiten zur Elbe
inaus. Aus den Schornsteinen der Hafenstadt steigen
laue Rauchwölkchen und erzählen vom Behagen des
ürgerlichen Lebens.

Die Sonne steht blaß und umwölkt im Osten. Sie
wird wachsen und stark werden und wird nichts sehen,
ls heiße Arbeit ohne Rast, wie es der Mond und die
Sterne sahen. Tag und Nacht sind hier verwischte Be-
riffe — Tagschicht und Nachtschicht treten an ihre
Stelle.

Der Hafen nährt Tausende. Aber er verschenkt nichts.
Er ist ein strenger Arbeitgeber. Und von Zehntausenden

pflückt einer die Früchte, die in diesem schwarzen, durch
hasteten Arbeitsgarten wachsen.

Das Leben des Hafens ist das komprimierte Leben
der Welt. Auf seine einfachste Formel gebracht. Und
diese Formel ist jedem lesbar, und jeder muß sich ihrem
Sinne fügen, wie den ewigen Gesetzen der Natur.

Hafentypen.

Der Schauermann.

Bruſtumfang 1,10 m. Schulterbreite 0,80 m. Cyklopenbeine, Stiernacken, Arme wie Frachtenkräne. Arbeitszeit bis zu zwölf Stunden täglich, Wochenlohn bis zu vierzig Mark und mehr.

Er ſchleppt immer. Er ſchleppt Säcke und Kiſten auf ſeinen Atlasſchultern, löſcht und ladet, ladet und löſcht, kämpft für Handel und Fortſchritt in einer Armee von Tauſenden. Tauſenden mißzufriedener, aber zäher, lorbeerloſer, aber unentwegter Kämpfer.

Sein Geſicht iſt von Kohlenſtaub und Rauch geſchwärzt, ſein Bart ſechs Tage in der Woche zentimeter- bis dezimeterlang. Sein Gang breit, müd, laſtengewohnt. Auf ſeinen Schultern trägt er Tag für Tag ein Stück Kulturgeſchichte.

Er ſpricht wenig, er denkt wenig. Er trinkt viel. Er empfindet es mit der ganzen Wucht der Verbitterung, daß er lebenslang ſchleppen muß, ſchleppen, nur ſchleppen.

Wenn er betrunken iſt, durchrinnt ihn das Gefühl, mit Atletenkräften Ameiſendienſt tun zu müſſen. Wenn er betrunken iſt, empfindet er es, mit dem Herzen eines Menſchen und der unerkannten Sehnſucht ſeines Menſchenherzens, Laſttier zu ſein. Wenn er betrunken iſt, will er mit ſeinen Fauſtkräften durch. Weh dem, der ihn reizt! Der Schauermann bedenkt dann nichts — er ſtampft

seinen Feind mit den Stiefelabsätzen zu Erde. Er mac
Brei aus einem Menschen. Er fühlt sekundenlang nu
den Triumph, riesenstark, unwiderstehlich stark zu sein
Aber im Herzen ist er ein guter Kerl. Und er geht au
in einer Idee.

Er liest das „Hamburger Echo". Was in ihm fre
ist von den Lasten der Ballen und Kisten und Arbeits
tage, das flüchtet sich in die Blumengärten sozialer Utopie
und wohnt dort und wandert durch die Sonnen der ver
heißenen Zukunft.

All seine Gedanken, all sein Empfinden ist befange
von den Versprechungen der sozialen Propheten. Er zahl
seine Beiträge in alle Kassen und Verbände, — es ma
kosten, was es will. Er streikt wie ein russischer Terrori
im Gefängnis, der aus Trotz verhungert. Er streikt wütig
wie ein Stier, dem man das rote Tuch zeigt. Er würd
verhungern für den Streik und kommt oft dem Hunger
sehr nah. Er ist das soziale Salz des Hafens, da
gärende Element, der immer Kampfbereite.

Arbeitswillige muß man vor seinem Grimm ve
bergen, verschanzen und bewachen, wenn er streikt. B
jedem dieser sozialen Kämpfe werden so einige Streik
brecher zertreten und zerfetzt. Das darf ein paar Jah
Zuchthaus kosten — die hält er für ein Martyrium un
nicht für eine Strafe. Er kann hassen mit einer Kraft
wie sie der seiner Schultern und Schenkel entspricht. J
Jahren und Jahrenden wird er den Kollegen nicht an
schauen, der einmal Streikbrecher war. Und er wartet au
den Tag der Vergeltung — er kann das Mahl des Hass
kalt genießen.

Der Schauermann ist das Lasttier des Hafens. Aber in seiner armen, ungenährten Lasttierseele zittert das Heiligtum der sozialen Illusion.

Und schimpfen kann er! Aber dazu muß er betrunken sein. Das ist er, wie gesagt, — manchmal.

Der Seemann.

Wenn er im Hafen ankommt, zieht er die feine Montur aus der Schiffskiste und bindet den weißen Quäder um. Der Zahlmeister gibt ihm, was in Monaten sauer verdient ist. Und jetzt darf's in Stunden draufgehn. Es sind nur ein paar Stunden Zeit, — das Geld muß sehr rasch unter die Leute gebracht werden.

Erst ein Besuch in der Stammkneipe. Ein paar Händedrücke, den ersten Grog auf deutschem Boden! Dann wiegenden Ganges durch die breite Allee, am Bismarck vorbei, der freundlich gegrüßt wird, nach Sankt Liederlich.

Ein Mädel hat er bald am Arm. Der erzählt er, wie's die Schönen mit der braunen oder gelben oder schwarzen Haut machen. Er ist überall verwöhnt und lieb gehabt worden. Aber die Hamborger Deern schmeckt doch am besten.

Er geht an keiner Kneipe mit gutem Gewissen vorbei. Der Weg zum Tanzsaal darf ein paar Stunden dauern, er hat Zeit und Geld.

Er ist der reichste Mann in St. Liederlich und Umgebung. Es macht ihm Spaß, eine ganze Gesellschaft freizuhalten, wenn sie ihn nur gehörig hofiert. Die Deern muß ein Auge darauf haben, daß er nicht alles verschleudert und sie auch noch auf ihre Kosten kommt.

Im Varieté sitzt er als Kenner. Er hat diese Lieder in aller Herren Länder gehört, diese Künste hundertmal gesehen. Aber er verachtet sie nicht und zieht ihnen höchstens die höhere Kunst Thaliens vor. Wenn man ihm vorspielt, wie sein Kollege Hein Klöding aus Hamborg die Tochter des Sultans entführt, ist er selig.

Im Ballsaal läßt er keinen Tanz aus und keinen Augenblick die echte Importe kalt werden. In den Pausen verschwindet er, wenn es geht, mit seiner Deern.

Alles muß duhn sein! Nüchterne Mitmenschen verachtet er gründlich. Wenn's möglich ist, verhilft er ihnen zu einem konidealen Rausch.

Nach Mitternacht schwenkt er oder schwankt er, jetzt allein, zu den Töchtern der Nacht. Die Onled Naïls Afrikas fand er schöner. Aber die „echte Russin", die Engländerin, die Tochter des französischen Hafens sind jetzt auch nicht ohne. Er greift ihnen fest an den Busen oder an die prallen Beine, wenn er an ihrem Haus vorbeigeht und sie ihn hineinzuziehen sucht. Drei, viermal kehrt er ein. Nach den Wochen auf hoher See, ohne die Nähe von Frauen, berauscht ihn der Geruch, das nackte Fleisch, die Deutlichkeit des Lasters. Er ist den Mädels der liebste Gast. Die feinen Herrn, die mal hineingucken, sind geizig und wählerisch. Der Seemann ist splendid und genügsam. Und er saust das Lokal hoch.

Gegen Morgen ist er ganz weg von dieser Welt. Ein Zimmer hat er nicht genommen. Ist auch nicht mehr nötig — er fällt auf die nächste Bank, und vor seinen Augen hüpfen die feisten Gestalten seiner Liebesstunden. Es war doch zu schön!

Wenn er aufwacht, fröstelt's ihn durch den ganzen Leib. Die Dampfpfeifen vom Hafen her brüllen, und die Wagen und elektrischen Bahnen klappern und toben.

Der schmale Rest der Heuer ist nicht mehr zu finden. Nachts ist man nicht ganz sicher, wenn man auf den Bänken St. Paulis schläft. Irgend ein Fledderer frühstückt jetzt von seinem Sauerverdienten.

Er geht in die Stammkneipe und pumpt vom Wirt ein paar Goldstücke, mit denen er sparsamer umgehen wird. Dann sucht er Heuer zur nächsten Fahrt.

Der Privatschiffer.

Er hat sein Boot, auf dem er Herr und König ist, fährt die Elbe hinauf und hinunter, mit einem oder zwei Knechten, und befördert die Fracht so sicher, wie die Reichspost einen eingeschriebenen Brief. Er verdient sachte, aber sicher, und weiß, daß ihn ein ruhiges Alter erwartet.

Er trägt immer, wenn er an Land ist, saubere Wäsche, gute Kleider, knarrende Stiefel. Sein gutgenährtes Gesicht glänzt von Behagen. Er raucht anständige Zigarren, lebt und läßt leben.

Im Bureau seiner Genossenschaft benimmt er sich gemessen und bewußt. Er kommt nie aus der Ruhe, kann im Privatkontor des großen Ballin oder vor Gericht oder in der Kneipe erscheinen und wird immer wissen, wer er ist. Er macht die Geschäfte mit seinen Kollegen gemeinsam, läßt sie durch dieselbe Agentur, seine Genossenschaft, entrieren und kennt keinen Konkurrenzkampf. Das stille Leben auf seinem Schiff, das flußauf- und abwärts durch halb Deutschland gleitet, gibt ihm eine Ruhe,

die im ganzen Hafen kein Zweiter besitzt. Man kann ihn beneiden.

Der Fährjunge.

Er ist frisch von der Schule an Deck gekommen. Sein Fahrzeug fährt Stunde für Stunde, Tag für Tag durch den Hafen, von einem Kai zum andern, und der Deckjunge fühlt den ganzen Stolz eines nützlichen Tagewerks. Sein Bubengesicht ist trotzig und bescheiden zugleich. Er ist mannhaft und ein Kind. Im Winter läuft ihm die Nase, und es bilden sich Frostspiegel auf seinen dicken, aufgesprungenen Backen. Im Sommer rinnt ihm der Schweiß in Bächen über die niedrige Stirn und die trotzigen Lippen. Aber er beschwert sich nicht und denkt nicht daran. Er ist zum Arbeiten auf der Welt — das weiß er und wird nie daran zweifeln. Ein paar hundertmal am Tage springt er vom Deck auf die Steinplatte und wirft sein Tau über den Pfahl, stemmt sich mit den starken Beinen auf die Bretter und klammert sich an das Tau, an dem die Barkasse zerrt. Und schreit aus: „Petersenkai!", „Kehrwieder!", „Passagier hallen!"

Er trägt die dicken Hosen in hohen Stiefeln und dieselbe Seemannsbluse, ob's 10° — oder 20° + hat. Er schreit die Stationen aus, ob ihm der Frost die Stimme verschlägt oder die Hitze die Gurgel dörrt. Er ist nicht gesprächig und verachtet stillschweigend die Menschen, die nicht so schuften wie er. Er ist frisch von der Schule gekommen und kaum eingesegnet.

Am Sonnabend bringt er zehn oder zwölf Mark nach Hause. Mutter streicht ihm die Backe. Und dafür

läßt er seine Knabenjugend in das Arbeitsmeer des Hafens verrinnen.

Der Hafenwirt.

Er kann alles. Er ist als Junge und Seemann, als Steward und Trimmer gefahren, hat immer neben seiner Heuer durch Kauf und Einkauf brav verdient, hat einen kleinen Keller an Bord geschmuggelt, so oft er fuhr, und die einzelnen Flaschen mit hohem Gewinn verkauft.

Seine Schänke ist niedrig und rauchig. Er schwatzt und bedient, zapft und spielt Karten, schießt so gut an seinem 5Pfennig-Schießautomaten, daß der Unternehmer, der ihm das Ding in die Bude gestellt hat, jede Woche noch tüchtig zuzahlen muß. Er sieht jedem Fremden auf den Grund seiner Seele und der Westentasche. Er braut grimmig steife Grogs und trägt das Glas, in dem ein dickes Glasstäbchen lehnt, vorsichtig dem Gast zu, wie ein Bernhardiner einen kleinen Vogel trägt.

An seiner Decke hängt ein verräuchertes, feingeschnitztes Schiffsmodell. Das erinnert ihn an hundert Fahrten und tausend Gefahren. Er ist der Vertraute und Bankier seiner Gäste, pumpt und nimmt Gelder in Verwahrung, weiß alles, was geschehen ist, während der Seemann an Bord war, vermittelt süße und bittere Nachrichten.

Wenn der Gast ihm vom Kap der guten Hoffnung, von den Bildern des verbrannten und neuerstandenen Frisco, von Sturm und Mitternachtssonne erzählt, sieht er zu seinem Schiffsmodell hinauf und denkt „Dat war ock 'ne schöne Tied!"

Aber am Abend macht er Kasse und findet nicht, daß die Zeiten häßlicher geworden sind.

In seinem Lokal darf gesungen und getobt und gelacht werden. Aber wenn einer Unfrieden macht, sieht ihn der Wirt seltsam von der Seite an. Er ist nicht umsonst ein Leben lang auf See gefahren. Er greift noch immer gut zu, und nur die stärksten Büxen und Jacken können den Griff vertragen.

Polizei läßt er in keinem Fall ins Lokal. Für Ruhe sorgen kann er allein. Da müßten doch noch andere kommen! ...

Der Löwe.

Früh morgens steht er am Kai oder am Fleet und macht „Toilette". Das Hafenwasser, dem sich die Abwässer vieler Häuser mischen, ist nicht parfümiert. Aber es erfrischt doch. Er nimmt die beiden Pfoten voll Wasser und streicht sich über den struppigen Schädel und das bläuliche Gesicht. Dann steckt er ein paar Zigarrenstummel, die er gefunden hat, in die Piep und geht frühstücken.

Der Tisch ist überall gedeckt. Vor den Gasthäusern und Kontorhäusern stehen Aschheimer, mit allerlei guten Dingen, die man nicht verachten darf. Frühstücksreste in Zeitungspapier, halbe Äpfel, Delikateßbüchsen mit schönen Überbleibseln. Ein leises Unbehagen erstickt die Kömbuddel, die er alle Tage füllen läßt — so viel verdient die Frau, oder er muß es selbst schaffen.

Dann steht er mit seinen „Kollegen" zusammen an der Ecke, und sie besprechen der Welt Lauf. Sie haben die Hände im Sack und reden kluge Worte. Manchmal streiten sie, aber ohne Gewalttaten. Dazu fehlt die Kraft. Man spuckt aus, geht weg und steht eine Stunde an der

nächsten Ecke. Dann hat man's vergessen.

Zuweilen gibt's Besuch. Die Frau kommt und macht Bekehrungsversuche. Sie scheuert doch Treppen und reinigt Keller und Höfe — er soll auch was tun! Da zeigt sich der Wert überlegener Weltanschauung. Er reagiert nicht auf ihre Vorwürfe und geht nicht auf ihr Zanken ein. Er steckt die Hände in den Sack, dampft ihr ins Gesicht aus seiner Piep mit gesammelten Stummeln, Havanna, Bock, Pfälzer Kraut — und lacht. Seine Kollegen stecken die Hände in den Sack, dampfen und lachen auch. Die Lache steigt gradlinig, eintönig, aufwärts und erstickt das Wutgeschrei der armen Frau.

Bald stehn sie wieder allein beisammen, die Löwen, und freuen sich des Siegs. Ihnen kann keiner.

Auswanderer.

An der Grenze Hamburgs, im Stadtteil Veddel, nahe dem Hafen und unmittelbar an der Schnellzuglinie Hamburg—Berlin, liegt ein seltsames, kleines Dorf, das aus lauter gleichen einförmigen Straßen besteht, ummauert ist wie eine primitive Festung, und dessen Bewohnerschaft alle paar Tage wechselt.

Es hat eine eigene Verwaltung, eine katholische, eine evangelische und eine jüdische Kirche, imposante Badeanlagen und Zentralküchen. Es ist eine Republik, mit einer bescheidenen Aristokratenklasse, die in vornehmeren Quartieren untergebracht ist. Die „Auswandererhallen".

Tausend Schicksalen ist dies Dorf Tag um Tag ein wichtiger Ort des Erlebens. Tausend Schicksalen, die alle gleich und alle besonders sind, und die man jedes einzelne kennen lernen möchte, bis in die letzten, unwesentlichsten Züge, um damit ein ganzes, nicht frohes, aber für die Jahrhunderte des Verkehrs unendlich wichtiges Kapitel ganz zu begreifen.

Aber dazu müßte man zumindest die Sprachen des Ostens beherrschen: russisch, polnisch, galizisch, Jargon. Denn das Dorf ist slawisch international — alle Auswanderer, die aus Rußland oder von der russischen Grenze her nach Amerika hinüber streben, verbringen hier die Übergangstage zwischen ihrer Land- und ihrer Seereise.

In ihren Werkstätten in Warschau, Lodz, Myslowitz, Moskau oder auf den Arbeiter- und Bauerngütchen des offenen Landes waren sie unfrei, Gegenstände in den Händen ihrer Gutsherren, Fabrikbesitzer und des absolutistischen Staates. Mit der Summe, die sie dem Agenten für den Passagierschein bezahlt, haben sie sich selbst zu Frachtgütern gemacht und sind auf ein paar Wochen fast willenlos in den Händen der Organe des Frachtwesens. Aber man behandelt sie als wertvolle Fracht, die leicht verletzlich ist! Und mit dem ererbten Besitztumsbewußtsein ihrer Rasse passen sie sich wohl hinein in diese Rolle, fühlen sich fast sorglos in der Obhut ihrer Transporteure und lassen sich getrost über Land und See hinüber expedieren.

Wie muß dem polnischen Bauersmann jammervoll zumute sein, wenn er, der kaum lesen und schreiben kann, keine fremde Sprache spricht, nichts gelernt hat, als den Spaten und den Pflug zu führen, gezwungen ist, all sein Hab und Gut zu verkaufen, um drüben, im Nebel der weitesten Ferne, eine neue Existenz zu suchen. Er hat vielleicht ein paar Briefe bekommen von Landsleuten, denen es drüben gut geht, und die ihm helfen werden. Aber dennoch — dennoch! Alles zu lassen, was man kennt, allem entgegen zu gehn, was man nicht kennt, kaum ahnt! Daß muß ein Gefühl sein, wie es den kultivierten Atheisten überkommt, der ans Sterben denkt, und dem sein Weltbewußtsein, seine Zwecküberzeugung lehrt, daß mit dem Tode nicht alles, alles zu Ende sein kann. Aber so grenzenlos dunkel, in unfaßbarer Materie, in unahnbaren Formen liegt es vor ihm! Und so liegt vor

dem Auswanderer eine grenzenlose Masse brodelnden Wassers, ein Riesenland, in dem fremde Sprachen gesprochen werden, Stadtwüsten mit ungeheuren Häusern, rasenden Dampfgefährten, tobenden, gefährlichen, gottlosen Menschen. Doch aber muß es sein. Und er verkauft sein Hab und bißchen Gut, tauscht einen grünen Passagierschein für sich und einen gelben für sein Weib dagegen ein, packt einen Koffer voll mit Kleidern und Werkzeugen und einen Sack mit Brot, den er über die Schulter wirft. Heimisches Brot! Das ist sein ideales Kapital für jenes dunkle Jenseitsleben, das Stück Jugend, das er mit sich trägt, der eiserne Bestand für ungewisse Zeiten.

Und dann kommt der Transport nach Hamburg — auf offener Strecke hält der Zug, und die Reisenden werden aus den schlimmen Vierter-Klasse-Wagen ausgeladen. Ganz plötzlich wird er Bürger der Auswandererstadt, gerät er in eine Atmosphäre von Reinlichkeit, Ruhe, Behagen und Pflege. Er ist willenlos — das erste warme Bad gehört einfach zu den Notwendigkeiten wie Reisen und Ruhe halten. Er kann es nicht ablehnen. Aber daß die Beamten der Auswandererhallen Mühe haben, die Passagiere zur Sauberkeit zu zwingen, ist eins der Märchen, mit denen geistarme „Plauderer" ihre Leser zu amüsieren und das Leben zu verzerren lieben. Die Leute, die da an der Veddel ausgeladen werden, brauchen gewiß nichts notwendiger als Seife und warmes Wasser. Aber sie freuen sich an beidem. Ihre Kleider verschwinden während des Bades in einem geheimnisvollen, schwarzen Drehschrank, der in die Wand eingebaut ist. Sie kommen

infiziert, in heißen Wasserdämpfen gereinigt, zurück.

Menschen setzen sich nackt und gedankenvoll und nutzig auf den Schemel unter der warmen Douche und en glänzend sauber, mit tatenlustigem, kräftiger pul- endem Körper wieder auf. Sie ziehen die fast neu ordenen Hosen und Röcke an und haben in dieser ckfalsvollen Stunde so recht eigentlich den Schritt ins te Leben hinüber getan.

Friedvoll und heimlich liegen die Straßen des Aus- ndererdorfes vor ihnen, linealgrad ausgerichtet, rechts d links zierlose, aber neue, schmucke Gebäude. Die eisten fragen nach ihrer Kirche, der Kirche ihres eigensten aubens, und wenn sie den stillen, schönen Raum be- ten haben, ist nicht nur der Übergang vom alten zum uen Leben geschehen, sondern auch schon die Brücke ischen beiden geschlagen.

Die Auswanderer leben, nach Nationen und dem eschlecht untergebracht, ihre paar Tage dahin. Sie lafen in kasernenmäßig eingerichteten Sälen, die aus- zeichnet ventiliert sind, essen in luftigen Speisesälen, eichfalls nach Nationalität gesondert — die Juden ben eine Küche, in der unter Aufsicht des Rabbiners scher gekocht wird. Das Essen ist so reichlich und gut, e Straßen so weit, so gerade; vom Musikpavillon her ren sie ein paarmal am Tage ihre Nationallieder und rgnügliche Konzerte.

Da erwacht gleich der ganze Mensch in jedem, der der Enge der Coupés und in dem Trubel der Bahn- öfe verschüchtert und geduckt war. Die Burschen drehen e Schnurrbärte auf, so hoch es geht, die Mädchen wippen

in den Hüften und schaukeln die Röcke. Bunte, weite, russische Röcke sieht man, die über derbe, hohe Schaftstiefel schlenkern und im Takte der Musik schaukeln. Aus den schwarzen, schönen Augen der graziösen Judenmädchen blinkert es munter und verlangend nach den strammsten und bestgekleideten jungen Gesellen. Frauen sitzen da und dort auf den Bänken mit geöffnetem Kleid und halten ihren Säugling an die bräunliche Brust.

Die Pension pro Tag und Kopf beträgt eine Mark und sechzig Pfennig. Wer eine Mark zulegt, kann im „Hotel Nord" oder „Hotel Süd" wohnen, an gedeckten Tischen speisen, im Familienzimmer schlafen und in einem blütenreichen Sondergärtlein plaudern. Am Abend, wenn die Musik spielt, mischen sich doch auch die Hotelbewohner, die Honoratioren der Auswandererhallen unter das schwatzende, liebelnde Volk.

Eine Kantine, in der gutes Bier und anständiger Schnaps verschänkt wird, spendet den wenigen Heimwehkranken und den nervös Erwartenden Ruhe, den „Lebemännern" ihre eigenste Lust. Einen Rausch darf man sich ruhig erlauben — nur Exzedenten packt die Hauspolizei am Schopfe. Ein paar Geheimagenten sind zwar immer unter der Menge. Aber sie verschwinden und kümmern sich nur um Dinge, die sie wirklich angehn.

Das Personal des Instituts ist so zusammengestellt, daß jede Sprache ihren Dolmetsch findet. So ist hier keiner ganz hilflos und kann sich bei der Inspektion Rat und Lehre holen. Ein konzessionierter Geldwechsler wickelt die Geschäfte ab. Und der Weg ins Freie steht immer offen — an der Landstraße nach Hamburg haben

ſich links und rechts kleine Kaufhäuſer etabliert, die faſt ausſchließlich von den Paſſagieren der Auswandererhallen leben. Es gehen im Jahr ſo gegen 100000 Menſchen durch dieſe kleine Welt, ſo daß die Kaufkraft der Auswanderer der eines beſcheidenen Städtchens entſpricht.

Unter den Auswanderern iſt gewiß mancher, der noch nie ſo ruhige, behagliche, reinliche Tage verlebt hat. Eine Ruhe, die ihre große Fahrt über den Ozean ſo gut vorbereitet! Sie ſammeln Mut und Vertrauen und vergeſſen es faſt, wie weit ſie der Heimat ſchon ſind, und wie unendlich weit und fremd die neue Heimat iſt, die ſie ſuchen.

Dann kommt der Tag der Abreiſe.

Bis zur letzten Minute lacht und ſchäkert und balgt man in den Straßen und Plätzen umher. Die letzte der herrlichen, kräftigen Suppen wird mit einiger Andacht, das letzte Stück Fleiſch mit Meſſer und Fingern verzehrt. Ein Wagen fährt vor, um das Handgepäck zum Hafenboot zu befördern. Aber jetzt plötzlich tritt wieder die Angſt der Reiſe an die armen Menſchen heran. Sie wollen ihr Stückchen Habe, ihr nötigſtes, nicht der Beförderung durch fremde Hände überlaſſen wie ſich ſelbſt. Lieber ſchleppen ſie ſich müde mit dem Handkoffer, dem Brotſack, den Bettbündeln. So ziehen ſie in langſamem Zug hinaus, beladen wie Eſel, die einen ſingend, mit der Flaſche dirigierend, um die eigene Angſt zu übertönen. Andere gedrückt, ſchweren Hauptes, als bedächten ſie, daß dieſe paar Tage vielleicht die beſten ihres Lebens, vielleicht die letzten guten ſind.

Es geht ein Stück an einem der Hafenarme entlang.

Zum erstenmal sehen sie hier, in engem Raum gedrängt, einen der Schiffsriesen liegen, die Jahr um Jahr ein kleines Volk von Europa hinwegtragen, um es dem Land zuzuführen, das noch Arbeitskräfte braucht und ernähren kann.

Sie stehen und bekreuzen sich und schwatzen in ihren unverständlichen Dialekten wirr, angstvoll durcheinander. Ganz plötzlich sehen sie ihrem Schicksal unmittelbar ins Auge. Den Fuß auf diese Planken gesetzt — und es gibt kein Zurück! Ein paar Weiber greifen nach dem Rock und reiben sich damit die Augen, schluchzen und schneuzen sich in das faltige Tuch. Lauter singen die Tapferen ihre Lieder, lauter, weil sie fühlen, wie nötig dies Stimulans ihnen geworden ist.

Wenn sie die Hafenfähre betreten, sind sie erst ganz und bewußt im Begriff, ihr Schicksal zu erfüllen und werden still. Stärker und lebhafter stehen vor ihnen die Bilder der Zukunft, die ihnen während der Ruhetage im Auswandererdorf von dem und jenem geschildert wurden. Blasser schon werden die Erinnerungen, und leis' verhallt der Klang ihrer Heimat.

Ein paar Jahre, und sie werden sich stolz als Bürger der United Staates fühlen. Ein paar Jahrzehnte, und sie werden ihr Russisch, Polnisch, Slovakisch vergessen haben. Ein paar Generationen, und ihre Spur ist untergegangen, ihre Herkunft vergessen im allgroßen Amerika.

St. Liederlich.

Man hat St. Pauli „St. Liederlich“ benamſt, und wenn die großen Weltumſegler von Hamburg reden und auf St. Pauli zu ſprechen kommen, dann ſpitzen ſie die Lippen und tun, als hätten ſie einen Zug unvergleichlich ſüffigen Laſters in der Reeperbahn und ihren Nebengaſſen geſchlürft.

Ich aber möchte die Reeperbahn mit all ihren Komplementen, auch die Straßen Altonas, die man einzurechnen pflegt in dieſen Begriff von Hafenſeligkeiten „St. Moraliſch“ nennen.

Ich gehe hin und verbringe Stunden, einen Abend, eine Nacht draußen in den Cafés, Varietés, Tanzſälen und Bordellen des Seemannselyſiums, wenn es meinem Leben an Ballaſt fehlt, oder wenn ich zuviel davon im Schiffchen trage und mich überzeugen will, wieviel grauere Nächte es geben kann, als die meinen.

Ich möchte die jungen Bengels hinführen, die eben anfangen, ihre lebenden Väter ſtückweiſe zu beerben, und die mit ihrer dünn vergoldeten Jugend noch nicht bis zu jener Verſtumpftheit gekommen ſind, die für die Freuden von St. Moraliſch empfänglich macht.

Ich möchte die jungen Mädchen hinführen, die nach Geſchäftsſchluß durch die Gaſſen ſtreichen und den obbemeldeten Buben unter die Hüte gucken. Ihrer keine würde es je vergeſſen, daß keinem das Leben was ſchenkt,

auch dem schönsten, skrupellosesten, gierigsten Weibe nicht.

In einem schönen Gedicht von Georg Busse-Palma kommt eine Hafendirne vor — er nennt sie einmal „des Hafens lachende Dirne".

Ich habe auf der Reeperbahn und in der Seilerstraße, im „Hammonia" und „Café Gröber", in allen Varietés und Kinematographentheatern, Schießbuden und Bierpalästen, am Kasperltheater und in den Séparés trinkende, kreischende, kosende und beruflich tätige Dirnen in Schwärmen gesehn — aber keine lachende.

Im Hippodrom, den Blumensälen, dem Café National, der kleinen und großen Freiheit, der kleinen und großen Marienstraße, laufen, tanzen, saufen und liegen Dirnen, von denen keine lachen oder lachen machen kann.

Ich bin kein Moralist und kein Pessimist. Der Friedrichstraße in Berlin und den elegantesten Salons der Schützenstraße, die am einstmaligen Klostertorbahnhof in Hamburg, einem Kloster gegenüber, liegt, habe ich mancherlei Reize abgewonnen. St. Moralisch scheint mir der Schluß, das Infernal der Prostitution. Die Sünde ist hier zahnlos und ihre Augen ohne Glanz.

Tugend, Bürgertum, Fleiß, Nützlichkeit dürfen reizlos sein. Aber reizloses Laster? Laster ohne Glanz und Lüge, Laster in nackter Armseligkeit, Laster, das so wenig verführerisch ist, daß es keines Schleiers, keiner Decke, keiner polizeilichen Verbote bedarf — das ist St. Liederlich, von dem die Weltumsegler mit so merkwürdig verkniffenen Augen reden, von dem die Seeleute träumen, wenn sie monatelang ohne Weiber sein müssen. Ich möchte den armen Kerlen, die unter so hartem Entbehren ihr Stückchen

Kulturarbeit tun, ein beſſeres Entgelt wünſchen — oder einen beſſeren Geſchmack.

Der Roland Bismarck ragt ſteinern und übermächtig in die blaue Nacht hinein. Ein Reflektor ſtrahlt weißes Licht auf ſeinen Schädel, deſſen herrliche Wölbung heiliger iſt, als das Gewölbe gotiſcher Kirchen, majeſtätiſch wie der Himmel über ihm.

Knapp an ſeinem Poſtament vorbei führt die Reeperbahn, durchſurrt von den Motoren zehn elektriſcher Bahnlinien, Autos, Droſchken und Fahrrädern.

Braune Matroſen, Malaien oder Javaneſen, ſtehn unten am Eingang zu St. Pauli und verkaufen die Raritäten ihrer Reiſe: Muſcheln, die doppelzähnige Zunge des Schwertfiſches, afrikaniſche Nilpferdpeitſchen.

Die Reeperbahn wirft das Licht ihrer zahlloſen Bogenlampen, die über der breiten Straße, vor den Theatern und Variétés hängen, zu den nachtblauen Himmelswolken hinauf, die weithin ſichtbar das Licht tiefgolden in ſich tragen.

Die Straße iſt bis um Mitternacht voll Leben. Alle elektriſchen Bahnen überfüllt — im bunten Wirbel ziehen die Seeleute und Reiſenden, die Beſucher der Theater, vergnügungsluſtige „Kavaliere“ und erwerbsdurſtige Straßenmädchen.

Es wird ein ſchlimmes, deutliches Spiel der Blicke getrieben. Offerte und Annahme, Begehren und Erfüllen, Liebe und Liebeshandel — das liegt über dieſer breiten, hellen, lebenſchwirrenden Straße wie eine beſondere Atmoſphäre. Alles atmet dieſe bewußten, zyniſchen Sexualgedanken. Alles Hüllende iſt abgeworfen — der Zweck

liegt blank und frech auf den Gassen. Da sind gepaarte, und noch nicht gepaarte Menschen und ihre Mittler, ihre Helfer und Paarungsdiener. Die Blicke der Männer tasten, wählen und vergleichen. Die der Mädchen prüfen, ehe man sich bindet. Kavalier? Theater und warmes Abendbrot? Lustiger, strammer Bursch? Und vielleicht züngelt da und dort auch etwas wie Liebe auf. Liebe, die in diesem schwülen, kalten Dunst rasch entblößt wird und entheiligt.

* * *

Ein großes Bierlokal liegt rechts am Weg. Im Vorderlokal hastig essende Menschen. Nach rückwärts ein Zimmer mit vielen Boxes, und in jedem sitzen Zweie, die sich gefunden haben.

Ein vierschrötiger, dickbauchiger Reisender hat ein Kolossalweib hineinbugsiert. Er hat seine fette linke Hand mit dem breiten Rücken in ihren wappligen Schenkel getaucht und gräbt in das schlottrige Fleisch. Mit der Rechten schiebt er sich das Essen in den fettglänzenden Mund.

„Daß du mir wiederkommst auf der nächsten Tour!"

„Ganz gewiß!" schwört er. Und setzt elegisch hinzu: „Immer die miesen alten Kallen hab ich. Komisch ..."

Sie lächelt ihn an — mit einer Koketterie in dem massigen Gesicht, die hundert träge, bezahlte, ungewaschene Liebesnächte enthüllt. „Du mußt's ja wissen ..."

Zwei Niggers kauern in dem anderen Verschlag mit weißen, häßlichen Frauen. Ihre starken Zähne leuchten, als wollten sie die Blusen dieser ungepflegten Frauenkörper herunterfetzen und in die gelben Frauenschultern Löcher graben.

„Beißt du, Nigger?“ fragt die eine. „Du you beiss?“ sie macht die Geste mit den kariösen Zähnen, „so, so with the teeth?“

Er zieht die Backenmuskeln grinsend hoch, fast über die großen Augen mit dem reinen, auffallenden Weiß um die Pupille.

„Yes, I do so.“

„O, du mein . . .“ Sie läßt Messer und Gabel fallen und fährt mit allen zehn Fingern in die klebrige Haarwolle des Schwarzen. „Beißen, beißen — that's I love.“

Das andere schwarz-weiße Paar ist sich schon einig über die Formen des Verkehrs. Ihre Hände sind unterm Tisch in heißer Tätigkeit — die Beine liegen ausgestreckt, die Oberkörper weit zurück.

„Ober — hab'n Se hier 'ne Menagerie eingerichtet?“ fragt eine freche, hohe Stimme. Ein gepflegtes, gebügeltes Bürschchen steht an der Box und zeigt mit dem Stöckchen auf die schwarzen Köpfe. An seiner Seite lehnt geniert ein Mädelchen, dumm und lieb und jung. Ein Ladenmädel, das er sich draußen aufgegriffen hat.

„Nein, bitte sehr, Herr Doktor —“ flüstert der Kellner devot. „Herren vom Theater, vom Varieté, bittschön, gestatten Sie . . .“

Das junge Paar nimmt in der dritten Ecke Platz. Sekt, Geflügel, Obst. — Und bald sind auch da die Dinge im Werden. Des Lebebuben glatte Lippen fressen sich satt auf einem kaum berührten Mund. Und seine Finger tasten und suchen, und ein leiser Angstschrei zittert durch den Raum, der voll Rauch und Eßdunst und Gier ist.

Im Café hocken bei ihrer Schale Braun, zu zweien

und dreien, die Professionals an den Tischen. Die eine mit überschlagenen Beinen, daß man ihre Lackstiefel sieht, die fast zum Knie reichen. Für Spezialisten. Eine andere mit dem Gesicht einer müden, braven, alten Jungfer, aber mit vielsagenden Grausamkeitslinien in den Mundwinkeln. Zwinkernde Flagellantenaugen, herbe, magere Formen. Gleichfalls Spezialität.

Alles müd, stumpf, alkohol-umweht.

Breiten Gangs kommt ein Gast an und setzt sich, „Guten Abend" knurrend, an einen Tisch mit drei harrenden Mädchen.

Er vergleicht, wägt, untersucht sie mit seinen Augen. Dann pufft er die nächste schäkernd in die Rippen.

„Fünf Em? An Bord — bis morgen zur ersten Fähre? Steuermannskajüte."

„Fünf? . . ." Sie tippt an seine Stirn. „Die ganze Nacht für fünf? Meschugge."

„Sieben . . ."

* * *

Die Reeperbahn geht's hinunter, über die preußische Grenze, rechterhand in die Winkel von Altona.

Ein Keller. „Zuhältern und Herren ohne weiße Wäsche ist der Eintritt verboten!"

„Hippodrom." Eine Manege mit sechs oder acht abgetriebenen Gäulen. Auf jedem ein Mensch, ein Seemann, ein Portokassenkavalier, ein Soldat. Und sonst Weiber mit flabbrigen Schenkeln, deren Fleisch fast über den Sattel quillt. Das linke Bein hoch über den Sattelknopf gelegt, den Rock absichtlich verschoben, daß man

die dicken Wollſtrümpfe, einen Streifen Fleiſch, die gelbliche, feſte Hoſe ſieht.

Ein Schnalzen. Der Stallmeiſter läßt die Pferde laufen, im Kreis, im müden Zotteltrab. Ein paar Weiber kreiſchen entzückt auf. Der Soldat haut abwechſelnd mit der Hand klatſchend auf die Krupe des Nebengauls und auf die Schenkel im ſtraffgeſpannten Rock darüber. Wieder ein Herzensbund.

Eine Etage höher: Tanzſalon. Männer aus allen Ländern der Welt. Weiße, braune, ſchwarze, bisweilen gelbe. Junge Burſchen aus Südamerika im Gehrock, mit hellen Beinkleidern und klimpernden Taſchen. Als Volontäre „ausbildungshalber“ in Hamburg.

Die Mädchen, meiſt junge Dinger, die ſchlanken, herben Körper in engen, fußfreien Röcken, anſtändig properen Bluſen. Der Maître de plaisir, ein Choriſt vom Operettentheater, läßt zum Cake walk antreten. Die dünnen Mädchenbeine wirbeln hoch in die Luft — die Geſichter bleiben ernſt und haben kein Lachen.

In den Pauſen ſitzen die jungen Dinger finſter am Biertiſch. Zum Plaudern langt der Witz nicht — ſie kreiſchen nur und hauen mit den hageren Armen nach ihren Rittern. Das verſteht jeder, dies Girren mit den Fäuſten, welcher Zunge er auch ſei.

„Platz zur Matchiche!“

Zwei maskierte Mädchen treten aufs Parkett, und um ſie bildet ſich ein enger Kreis. Die eine als Spanierin, die andere in Männerhoſen, halb Bauernburſch, halb Vagabund. Überſchlanke, graziöſe Figuren mit müden, verdüſterten Geſichtern, die einmal fein waren.

Sie winden sich in ruchlosen Bewegungen im Takt, schaukeln mit den Hüften gegeneinander, spreizen und schließen die Beine.

Der Chorus brüllt „Bravo". Zoten fliegen um die Mädchengesichter und vollenden die Gesten ihres Tanzes. Der steigert sich in immer noch kunstvollen Linien. Es sind gelernte Tanzkünstlerinnen — der Körper der Spanierin fliegt in die brünstig zuckenden der Burschentänzerin, in rhythmischen Bewegungen drängen die Leiber sich aneinander, dann wirft sie den Oberkörper in voller Geste hinten über, daß die Haare rückwärts den Boden fegen. Eine Sekunde aufreizender Ruhe. „Na, wie tut's?" fragt eine betrunkene Stimme. Und der Körper schnellt wieder empor, entschwebt, kehrt zurück, schaukelt und zittert, und die Gesten der Tänzerinnen vereinen sich in immer neuen Situationen, bis zu den letzten der Bilder, die hier durch alle Köpfe spuken, vor allen Augen flittern.

Atemlos giert und stiert die Männerschar. Die Mädchen drängen sich an sie, verstricken Arme und Beine mit denen der Kavaliere.

* * *

„Freiheit, die ich meine,
Die große und die kleine."

gröhlt ein Trupp bierschwerer Seeleute.

„Und Marie, Marie
Ach — Marie—i—i—enstraße."

Das sind enge Gassen mit alten Häusern. Doppelposten der Polizei an allen Ecken. Vor jeder Tür ein oder zwei Frauen in Phantasiekleidern. Die eine mit nackten Schultern und Brüsten, die andere in Röckchen, die nicht

bis zum Knie reichen.

„Komm rein, du Süßer, mit dem Ziegenbart!“

„Pst — ihr Drei! Herein zur schönen Russin!“

Vor einer Tür steht ein dickes, kleines Mädchen mit gemaltem Puppengesicht, in Babyröckchen, naiven Spitzenhöschen und mit molligen Kinderbeinen.

Sie führt die Gäste ins Hinterzimmer. „Eine Dame ist noch frei. Conni! Conni! — Da ist sie. Die anderen sind unter der Quetsche.“

Ein schwarzes, finsteres Weib bringt Bier und setzt sich zum Horchen wie ein böser Hund an die Tür.

„Du, du bist höchstens zwanzig Jahr?“

„Neunzehn.“

„Und wie lang hier?“

„Seit drei Monat, glaub ich.“

Conni bestätigt. „Seit drei Monat.“

„Und vorher?“

„Gott, wat der all wissen will!“

„Na, wo denn?“

„Mädchenheim, Arbeitshaus.“

„Prost, Kinder!“ ruft Conni. „G'suffa! Du, kleiner Schwarzer, du gefällst mir. Woll'n wir 'n büschen nach oben?“

„Laß man. Du, Mieze — wann bist du ins Mädchenheim gekommen?“

„Du willst woll 'n Roman schreiben?“

„Na — wie alt warst du?“

„Zwölfe.“

„Nein!... Warum denn?“

„Na, Herrgott, 'n Lehrer hat mich hergenommen!

Erst war ich ins Krankenhaus. Und dann Mädchenheim."

„War's da schlimm?"

„Was geht's dich an?"

Conni macht wieder Sirenenattacken. „Schau mal her — ich kann mit'm Fuß dein'n Hut abnehmen."

Sie zieht den Schuh aus. Auch sie ist kaum zwanzig Jahre und wäre, gepflegt, ohne Schminke und Puder, bildhübsch.

„War's schlimm im Mädchenheim?"

„Na — wie's eben ist. Viel Senge und wenig zu fressen."

„Wirklich — Senge?"

„Gott sei Dank haben wir Senge gekriegt!"

„Wieso — Gott sei Dank?"

„Na — das sagt man hier so, in Hamburg."

„Und warum Senge?"

„Na — wenn eene getürmt is. Ich bin dreimal getürmt."

„Und jedesmal wieder gefangen?"

„Gott sei Dank! Und zweimal hab' ich so 'n Herzchen, so 'ne Nonne, in die Perrücke gekriegt. Dafür gibt's ooch wat."

„Du Mieze" sagt Conni. „Ich hab' mir gedrückt. Ich bin auf 'm falschen Schemen gelaufen, bis ich so alt war. Hat 's Blut gegeben bei dir?"

„Gott sei Dank! Da soll 's keens geben — fünfundzwanzig mit 'n nasset Tau auf die dünne Büx. Und über 'n Tisch geschnallt wie so 'n Vieh."

Mieze hat Narben auf den Schultern, die sie wie

Heldennarben zeigt. „Unten hab ich auch welche.“

Mieze und Conni beginnen eine erregte Diskussion.

„Bist de noch unter Fürsorge?“ fragt Conni.

„Allerdings!“

„Und wenn du wat ausfrist?“

„Komm ich wieder rin!“

„Na, sie wird schon gut tun,“ meint einer. „Sie ist ja am rechten Platz hier . . . Na, denn komm mal mit, Mieze. —“

* * *

Das ist St. Pauli, das Seemanns-Eldorado, der Ort, wo das Geld fliegt und die Herzen in lauter Lebenslust schlagen. Im weißen Schein des Reflektors blickt der Bismarckkopf darüber hin, über die Gassen und Winkel und über den Hafen, in dem die Arbeit nie ruht, über den Elbstrom, der leise belebt ist von traumhaft gleitenden Dampfern, Seglern, den Schmetterlingen der See, und Fischerewern, die ihre Netze werfen.

Der Hafen und die Zeitgeschichte.

Durch den Hafen gehen tausend Wege der Kultur. Handel und Gewerbe fahren auf den mächtigen Eisenbooten, die rabenschwarz, furchtbare Massen von Kohlenstaub durch ihre weitmäuligen Schornsteine ausspeiend, die Elbe herauf fahren und sich in die Hafenwege hereinschleppen lassen. Kunst und Wissen der Weltteile vereint sich und verschmilzt, vergleicht sich und wächst dank dem Mittel der silberglänzenden Prachtschiffe, die wie Schlösser des Wassers durch die Fluten gleiten, in langsamer, beschaulich stolzer Fahrt an den Hügeln der Elbufer vorbei, unendlich zart und vorsichtig an die Kais bugsiert, als wären die Urkräfte: Dampf und Wasser und die Muskeln hart gearbeiteter Menschen nur bestimmt, diesen Trägern der empfindlichsten Güter mit Sammethandschuhen ihren Dienst zu tun. Aber auch Politik und Weltgeschichte gehen durch den größten Handelshafen. Und als Beschauer all der Bilder, die er bietet, habe ich in den letzten Wintern die größten Bilder der Zeithistorie viel näher vor Augen gehabt, als es den Binnenländern, selbst denen, die in Berlin an der Quelle historischer Ereignisse sitzen, gelingen konnte.

Die Kolonialdebatten, die vom Reichstagshaus in die Welt hinausdröhnten, konnten wir hier nicht unmittelbar in unsere Ohren klingen lassen. Aber die Taten, die den Gedanken folgten, die Truppentransporte, die der endlich

doch erreichten Bewilligungen Resultat waren, haben wir hier so oft gesehen. Und immer waren wir hier soviel näher den wirklichen großen Begebenheiten, daß diese Bilder Balladen, Heldensänge und weinende Klagelieder wurden.

Wir haben uns fast daran gewöhnt. Alle paar Wochen bummelten sie in den letzten Wintern durch Hamburgs Straßen, mit langen Schritten und neugierigen Augen, stolz im Glanz der Samtuniform und gelben Stulpen, und ließen sich dann einschiffen ins ferne Hererolland.

Wir haben uns so sehr daran gewöhnt. Denn sonst müßte einen jedesmal der Jammer zwingen, wenn wir diese Burschen mit strammen Gliedern und den tapfern Knabenherzen sehen, die sich freiwillig einpacken lassen, um dem Typhus, dem Fieber, den Kugeln schwarzer, seelenfremder „Feinde" zum Opfer zu fallen. Und nie befriedigt waren diese drei Feinde drüben durch lange Jahre hindurch — heut sandten wir fünfhundert und drei Wochen später wieder sechshundert hinüber, den dreifachen Gierhunger zu stillen.

Ein wenig verkatert kommen die Kriegsfreiwilligen gewöhnlich an, und am Kai wie an Bord herrscht eine Stimmung wildnervöser Lustigkeit. Da und dort hängt wohl ein kleines, armes Mädelchen am Hals ihres Einen, den sie den gleichgültigsten Vaterlandsfeinden vielleicht opfern soll, küßt ihn und weint und weint. Aber er wird ausgelacht, wenn auch ihn die Ahnung schwerer Tage und bitteren Trennungswehs packen, daß die Tränen runterlaufen — die andern sind vergnügt, so bubenhaft

vergnügt. Und ein paar junge Offiziere jubeln den Kameraden zu und sprechen viel von Ehre und Vaterland und finden — maîtres de l'enthousiasme — brave immer neue Hurrahgelegenheiten.

Wenn die Soldaten an ihre Aufgabe und an ihre nächste Zukunft dächten, an die Tatsache, daß sie Einsätze sind, die wir unglücklichsten Spieler immerfort dem alten Verlust nachwerfen, um doch etwas zu retten — dann machten sie andere Gesichter! Dann müßten sie voll Ruhe und Opferbewußtsein dastehen, und von ihren Gesichtern läse man eine blut- und lebensverachtende Begeisterung für seltsame Ideale. Zum Glück der Kolonien — was auf ihren Stirnen zu lesen ist und um ihre Lippen spielt und in kecken, mutigen Worten ausgesprochen wird — das ist wildkräftiges Abenteurertum, Freude am Wechsel aller Dinge, Unlust am Exerzier- und Kammerdienst des großen Kasernenalltags. Wie lachen die drallen Burschen, wenn sie ihre Liebeszigarren „fassen", wie stürmen sie behend und voll Neugier das große, glänzende Passagierschiff, das ihnen ein so neues, interessantes Ding ist! Dann entdeckt einer die Strickleiter zur Takelage. Das ist was! Er klettert rauf, wie ein Kind auf den Kirschbaum steigt, und hinterher mit Hurrah die Kameraden. Der alleroberste übt Klimmzüge und Felgumschwung. Die andern gucken ihm fast neidisch zu, daß er an so bevorzugter Stelle seine Künste zeigen kann. Und dann naht die letzte Minute — eine zitternde Erregung fährt ihnen durch die Glieder und reißt ihnen an den Nerven, daß sie — wild und willenlos — johlen, singen, Briefe, Zigarren in die Luft schleudern. Die

ganze Takelage bildet eine Pyramide braungekleideter Soldaten. Und der Takt der Musik zwingt alles in seinen stürmischen Rhythmus — ein Schiff voll wagemütig zitternder Gesellen sticht in See.

Dann kommen andere Bilder. Schiffe, die mit müden, abenteuersatten Soldaten befrachtet waren, zogen in den Hafen ein. Wunde fiebernde Lippen sprachen von den trockenen Gluten der afrikanischen Wüste, von Typhusqualen und in Todesängsten bestandener Heimatssehnsucht. Und auf manchem Gesicht hat der härteste Kampf etwas von spät geweckter Heldentum hinterlassen — Stunden voll Schicksal graben ihre Spuren.

Den tapferen Gouverneur Leutwein sahen wir an einem kalten, grauenden Dezembermorgen in seiner Heimat ankommen, um sich hier zu verantworten — ein Besiegter nach so vielen Jahren braven Schaffens im Dienst seiner richtig empfundenen Kulturaufgabe. Er war krank und bitter, als er den Afrikadampfer verließ und von der Aufgabe eines Lebens Abschied nahm. Und ein Jahr später kehrte General von Trotha heim — ein Sieger, dem das Glück begegnet, festlich und feierlich hier begrüßt. Er war mit bitterem Widerstreben hinausgezogen, denn er ließ eine todeskranke Frau zurück und mußte es drüben erfahren, als er Witwer wurde. — — —

Zwei Tage sahen wir dem Krieg abermals ins Antlitz — aber so tief in die gräßlichen Augen, so in alle seine Schmerzen und sein Grauen hinein, daß es ein Eindruck wie eine Wunde war, die nie vernarbt! Es war nach dem Frieden von Portsmouth — ein Trupp japanischer Gefangener reiste von Eydtkuhnen nach Ham-

burg und wollte hier nach dem Lande der Blüten eingeschifft werden.

Hunderte standen wartend am Kai. Man wollte den damals im Brennpunkt aller Begeisterung stehenden Kriegern eine feurige Ovation, eine unvergeßliche Ruhmesfeier bereiten. Drohend und massig hingen Regenwolken über dem Hafen, als der Zug auf den Kranhöftgeleisen einfuhr. Aus den Wagenfenstern blickten gelbe Gesichter — hurra! und bansai! schrie die Menge — da verstummten jäh die Rufe!

O Gott, waren das nicht der Gefangenschaft entrissene Sieger, die auf dem Weg zur Heimat sind? Waren das die Helden von Mukden, von Tsuschima, die Russenvertilger aus Korea? Müde und verfallene Gesichter dankten dem Zuruf mit mattem Lächeln. Die Köpfe konnten sich kaum aufrichten, denn diese Sieger und Helden lagen in Hängematten, die vor den Coupéfenstern aufgespannt hingen, das Haupt in Kissen gebettet, krank und kraftlos.

Dann hielt der Zug. Ein paar gesunde Soldaten kletterten aus den Wagen, kleine, akrobatisch flinke Gesellen im braungelben Soldatenmantel, abgeschabten Mützen und verkommenen Waffenröcken unter dem Mantel.

Und dann traten die „Rothes Kreuz"-Soldaten mit Tragbahren an die Coupés — die Ausladung begann.

Es läßt sich kein wuchtigeres Argument gegen den Krieg, kein qualvollerer Beweis für die übermenschliche Zähigkeit unserer Natur erdenken, als das Bild dieser Ausladung. Kranke Menschen? Halbe Menschen waren es, die da auf den zugig kalten Damm gestellt wurden.

Menschen ohne Beine, ohne Arme, ohne Augen, von Granaten zerfetzt und von Hieben entstellt. Ihre Gesichter sind uns sonst im Ausdruck so fremd, ihre Züge erscheinen uns individuellen Lebens bar, eins wie das andere pfiffig und gelb und schlitzäugig. Aber das waren Gesichter, die von Schmerzen durchleuchtet und beseelt waren, Gesichter, die uns als Ausdruck einer einzigen starken Empfindung, die wir alle kennen, vertraut und verwandt wurden. Auf diesen Gesichtern lagen Schicksale, die Schicksale schuldlos elend Gewordener, durch die ungeheuerste Brutalität des Lebens zerstörter Menschen.

Da las man die Geschichte einer Nacht voll so unsäglicher Schmerzen, daß unsere seelischen Schmerzen und Leiden gering werden. Mußte es ihnen nicht selbst ein Wunder sein, noch zu atmen, noch zu schauen, noch das Heimathoffen im Herzen zu tragen — nachdem sie die eine Nacht auf dem Schlachtfelde verbracht hatten — mit blutigen Stümpfen statt der Beine, der flinken, sehnigen Soldatenbeine! Daß man das ertragen kann!

Und man las von ihren Gesichtern die Hoffnungen ihrer Zukunft. Als Heldenkrüppel werden sie auf Krücken durch die Städte humpeln, in denen sie einst als brave Arbeitsmenschen ihr Brot verdient haben. Und werden Drehorgel spielen, hausieren, betteln. Oder sie werden durch die Felder humpeln, die einst ihr Pflug aufgerissen, ihre Hand mit Samen befruchtet, ihr Arm gemäht. Andere werden pflügen, säen, mähen. Und in ihnen wird bis zur letzten erlösenden Todesstunde der eine Gedanke sein: Du bist ein froher Mann gewesen, der seiner Glieder Herr war. Und auf zwei Drittel deines Lebens bist du

ein hinkender Bettelgreis geworden — aber du haſt den Frieden von Portsmouth erkämpfen helfen.

Den Frieden von Portsmouth! Den Frieden von Portsmuth!

So werden ſie ſterben.

Aber bis zu dieſer Stunde wird in ihren armen, ungeſchulten Denkkäſten der eine Gedanke herrſchen: Was gilt der Friede von Portsmouth mit ſeinem Protektorat über Korea, der Hälfte von Sachalin und dem alleinigen Recht, in den japaniſchen Gewäſſern zu fiſchen, im Vergleich zu meinen Beinen? Sie werdens nicht faſſen lernen — ſie werdens nie faſſen . . .

Endlich lagen ſie dann auf den harten Kajütenbetten, vier oder fünf Menſchen in einem kleinen Raume. Und in dieſen Betten fuhren ſie der Heimat zu, dem geliebten Lande der Kirſchblüten, der ſingenden Mädchen, dem Land für deſſen Intereſſen ſie als blühende Männer vor einer Ewigkeit von Monaten ins Feld zogen.

— — — — — — — — — — — — — — — — —

Es war Nacht geworden. Eine helle klare Winternacht, und der bald kreisrunde Mond ſpiegelte ſich in den Wäſſern des Hafens, die ein Schiff trugen, das von Schmerzen und Qualen zum Sinken ſchwer war. Fähren und Barkaſſen mit bunten Lichtern durchſauſten wie immer den Hafen, regiert von Männern die geſund und kraftſtrotzend ihren Dienſt tun, Tag für Tag, Jahr für Jahr. Bis auch uns das Schickſal wieder einen friſchen, fröhlichen Krieg ſchickt . . .

So ſpüren wir im Hafen bei mancher Gelegenheit etwas vom großen Walten der Geſchichte. Das waren

hier nur ein paar Bilder, die dem Gedächtnis in jeder Linie und jedem Schatten bleiben, weil ſie ſo gedrängt voll waren von Wucht und Schickſal, — aber ſtiller und behutſamer ſchreitet die Geſchichte allzeit durch den Hafen, den großen Sammelplatz alles Lebens.

Seemannsstreik.

I.

Uber dem Hafen liegt Nacht. In die unbewegten Waſſer werfen mattbrennende Lampen ihre blaſſen Reflexe, und in die flimmernden Lichthöfe hinein trieft der Regen ein ewig wechſelndes Muſter von Punkten und Strichen und kleinen Kreiſen. Ein Windſtoß zerſtört die ſeltſam-ornamentiſchen Gewebe und zieht lange Furchen von Gold in die beſchienenen Flächen — dann kommt wieder der Regen zu ſeinem Recht, und wenn man lange in dies Plätſcherſpiel ſieht, dann fühlt man das unermüdlich intenſive Arbeiten der Natur an jedem Pünktchen Waſſerfläche und fühlt dieſe nie endenden Variationen des Lebens in ſich und vertieft ſich in ſein eigenes, ſtets bewegtes, nie ganz bewußtes Selbſt und wird regennaß bis auf die Haut.

Eine rote Laterne hängt vor der Seemannskneipe, wo's die ſteifen, ſüßen, gelben Eiergrogs gibt. Vor einer halben Stunde ſind fragwürdige, ſchwankende Geſtalten da drin verſchwunden, triefend von Himmelswaſſer und wankend nach den Freuden und zweifelhaften Wonnen einer echten ſeemannsgerechten Nacht in Sankt Moraliſch. Jetzt geht die Tür auf, und der Wirt mit den Baumſtammarmen und dem quadratiſchen Schädel unmittelbar zwiſchen den Atlasſchultern, weiſt gebieteriſch auf die Straße: „Nu aber rut!“

Und leiſe brummt er: „Lumpenpack — —“

Die Burſchen ſtehen draußen in Haufen und beraten. Jeder Penny verlumpt und verbracht, keine Bleibe und kein Amüſement mehr. Sie haben die Gedanken nicht mehr ganz beiſammen — aber das fühlt ſchließlich jeder, daß hier nichts Pläſierliches mehr zu erwarten iſt. Die Tanzſaalſeligkeiten und die Kneipenfreuden — alles ausgekoſtet, und vorbei, und nicht einmal mehr eine Bleibe. Goddam!

Der größte mit dem roten, borſtigen Schädel, die Mütze weit auf den Hinterkopf geſchoben, die Pfeife kalt und leer im Mundwinkel, knurrt unwillkürlich heraus: „Let us go to a german ship.“

Die anderen beraten und ſchimpfen und diskutieren in hartem, häßlichen Gaumenengliſch aufeinander ein: „A german ship, a german ship!“

. . . Drüben über dem Hafen, wo der Himmel kurz und jäh auf die Waſſerfläche fällt, wird es ein klein wenig rot, und ſchmale ſchweflige Morgenwellen umſäumen die Linien des Horizonts. Es wird Tag, und keiner weiß, in welcher Penne der Tag zu erwarten, in welcher Kneipe der Hunger zu ſtillen ſein wird.

„A german ship, a german ship!“ Jetzt brüllen's ein paar in die kaltnaſſe Nacht und faſſen ſich unter und wollen ſingend weiterziehen, vielleicht um in Nacht und Dunkelheit die beſte Heuer zu finden.

Da löſt ſich aus der ſchwarzen Wand an den Häuſern drüben eine Mannesgeſtalt. Schwere, weite, gewichtige Schritte, eine rotglühende Zigarrenſpitze vor der Naſe.

„Kollegen, wir ſtreiken!“

Die Engländer lachen ihn an: „No money more!“

Und der große Führer gröhlt: „To a german ship, a german ship!“

Der Mann mit der Zigarre geht auf den Großen zu und sieht ihn lange an: „Kollege — hier ist Streik!“

Der spuckt ins Wasser. „Let us go!“ . . .

Und wieder kommt von vorne der Ruf wie ein Liedrefrain: „A german ship, a german ship!“

„Streikbrecher!“ brüllt der Deutsche, und plötzlich packt ihn die Wut, daß er den betrunkenen Engländer an der Brust kriegt und ein klein bißchen tanzen läßt: „Hörst du, Kerl, sind dir deine Knochen lieb?“

Der Angegriffene brüllt sein Goddam und haut feste zu. Gleich darauf ist es, als wenn ihm ein Gewitterblitz durch den Schädel zuckt. Verdammte Fäuste, diese Deutschen! Und er wird geschüttelt, daß die Lumpen fliegen.

Die anderen scharen sich. Im Nu haben sie den Landsmann losgerissen und jetzt höhnen sie dem Streikposten ins grimmige Gesicht: „To a german ship! Halloh, my boy, go with us!“

Der Mann hat seine Zigarre in den Dreck fallen lassen, hat die Arme an den Leib gepreßt, und die Zähne knirschen aufeinander. Seine Fäuste beben wie im Delirium, und dann zucken sie in die Luft. —

Aus dem Dunkel sind zwei andere Mannesgestalten herausgesprungen und packen den Rasenden fest und eisern an den Armen. „Minsch — mak di nich unglücklich! . . .“ Er tobt in der Umklammerung seiner Freunde. Aber sie lassen nicht locker, und während die Engländer gröhlen und ihren Sieg bebrüllen, und während aus der Kehle ihres Freundes ein rauhes, rasendes Gurgeln dringt,

ſchleppen ſie ihn mit Gewalt von der Stelle. Er ſpuckt nach hinten und will ſich tobend losreißen nnd ächzt wie von ſeiner Wut geſchlagen. „Um ſolche Schufte geht man vor die Hunde! . . . Um ſolche Schufte, Schufte — Schufte!“

II.

„Öffentliche Verſammlung der ſtreikenden Seeleute.“

Die Rieſentanzhalle, in der Jan Maat ſonſt ſeine vergnüglichſten Stunden verlebt, ſoll der Schauplatz ſeiner ernſteſten werden. Die Reeder haben Vergleichsvorſchläge gemacht — annehmbare, mancherlei Verlangen einräumende Vorſchläge. Die Koſt an Bord ſoll beſſer werden, der Ton der Offiziere höflicher, die Heuer um ein paar Mark wöchentlich höher. Sie würden wohl noch weiter gehen — aber der Reederverein weigert ſich, mit dem Seemannsverband zu verhandeln. „Mit berufsmäßigen Hetzern und Agitatoren . . .“

Sie kommen zu vielen Hunderten, die engliſche Mütze auf dem Kopf, die qualmende Piep im Munde, breitbeinig ſchreitend, bewußt. Jeder weiß längſt, was er will.

Erſt ein frohes Begrüßen: „Up welle Plank büſt toletzt fohrn, Hein?“

„Up die Amerika.“

„Un wie geiht di dat ſunſt?“

„Wie't holt geiht — 'n büſchen happig. De verfluchte Streikerei — ik heww dat Warten all ſatt. Möcht wedder for'n . . .“

„Holt Ruh, min Jung! nur Geduld!“

In jedem zittert ja längſt die Ungeduld, die Landſattheit. Im Hafen und in der Stadt rumbummeln,

Goldstücke im Sack, Ruhe im Herzen, ist ja so schön. Aber nach ein paar Wochen kann's keiner mehr aushalten. — Die See lockt und lockt! Und einer fühlt es dem andern an, wie müde er der Ruhe ist, und wie krampfhaft er sich beherrschen muß.

Der Saal ist schon ganz voll Qualm. Die Bogenlampen schicken ihr Licht in den Tabaknebel und beleuchten doch nur mühsam die Tische und die roten Gesichter. Und endlich beginnt die Verhandlung.

Auf der Tribüne hat der „Hetzer und Agitator", der Todfeind der Reeder, sich aufgestellt, und kaum daß der Vorsitzende ihm das Wort gegeben, schallt sein geschultes, mächtiges Organ durch den Saal, in dem anderthalb Tausend Männer unheimlich ruhig lauschen.

Es ist eine wütende Kampfrede, die er hält. Er hadert mit dem Kapital im allgemeinen und den Reedern im speziellen. Er polemisiert gegen die Presse, gegen Leitartikler und Verleger, Nationalökonomen und Reporter. Und der einstige Seemann, der bestens eine Volksschule absolviert hat, ist ihnen gewachsen! Die Anleihen aus allen Sprachen, mit denen die deutsche Sprache sich verunziert hat, stehen ihm alle zu Gebote. Und er wagt auch die am fernsten liegenden, all die technischen Begriffe, die nur der Studierte zu verstehen glaubt. Seine Hörer sind geschult genug, ihm zu folgen. Ihr Mitgehen, ihr Applaudieren, ihre Entrüstungsrufe bei allen Kraftstellen der Rede beweisen, daß er nicht mehr voraussetzt an Wissen und Fassen, als er darf.

Man staunt und fragt sich, woher wohl diese Leute, die als Buben zur See gehen und ihr Leben in müh-

seligen Fahrten und leichtsinnigem Genießen verbracht haben, all dies Wissen gesammelt haben.

Und das Staunen wächst, wenn die Diskussion beginnt. Der Streikposten, der etwas an der Streikordnung geändert wissen will, der Matrose, der in der Streikunterstützung zu kurz gekommen ist, der Schauermann, der das Verhältnis seiner engeren Organisation zum großen Verband präzisiert wissen möchte — sie stehen alle da oben und sprechen so frei, so klar wie geschulte Parlamentarier. Die Hände liegen lässig am Leib, die Augen starren ins Rauchgrau des Saals. Jedes Wort formt sich sicher zu seinem Zweck. Nur manchmal ballt sich die Riesenfaust und reckt sich und droht ins Ungewisse, droht der Macht, deren Druck er fühlt, die seinen Athletenkräften und seinem Hungerheroismus überlegen ist.

Und dann kommt die große Entscheidung, der Referent drängt zur Resolution. „Ihr habt es gehört, Kollegen! Ihr könnt morgen schon neue Heuer haben, könnt eure Bedingungen erfüllt sehen — so lange es dauert — könnt wissen, woran ihr seid. Aber ihr verzichtet auf die Vertretung des Verbandes. Oder ihr verzichtet nicht — dann geht das Streiken weiter und alle Not und Aufregung. Werdet unfrei, wie die Gewalthaber euch haben wollen — dann seid ihr ihnen recht. Kollegen! Ich will euch nicht zureden. Ihr sollt euch selbst entscheiden. Wer für Fortsetzung des Streiks ist, bis die Reeder den Verband anerkennen, hebe die Hand ...“

Da fliegen alle Hände in die Höhe, und lang gemeisterte Erregung lodert aus den wütenden Herzen heraus, und es kommt ein Toben, ein Lärmen um des Lärmens

willen über die Menschen, eine Sekunde der Befreiung von Parteidisziplin und Seemannswürde: „Müller hoch! Weiter streiken — bis zum Krepieren! —“

Keiner spricht dagegen.

Stolz wie ein Schlachtensieger weist der Referent auf die Menge und zeigt sie den Herren vom Pressetisch, den Vertretern der Bürgerlichen Presse, des Kapitals. „Hier — bitte meine Herren! Sehen Sie selbst . . .“

Dann schließt er als ein Triumphator die Versammlung, und der Saal wird leer.

Draußen warten ein paar Weiber. Ängstlich, fröstelnd, versorgt und verärgert. Und jede sucht den ihren aus dem Strom heraus, der schwarz die enge Straße füllt. „Is to End, Pieter? — Heww ju biegewen? Segg jo, wi hebbt keen Geld mehr.“ „Nee Wif, dat dot wi nich!“ „Un de Kinner? Ihr Dickschädels, mit euern politischen Krom! Hebbt jie keen Hart?“ . . . Tränen fließen.

Der Seemann packt seine Altsche beim Arm: „Dat versteist du nich, Wif, dat mutt so sin. . . .“

III.

Ein eisiger Morgen. Die Wolken zeigen ein kaltes, grausames Schwefelgelb als fernes Anzeichen des nahenden Tages. Auf dem Schiff, das am Kai verankert ist, herrscht noch die Nacht. Der Steuermann wacht — übermorgen soll das Schiff in See gehen, und die Schweinekerle gewöhnen sich nicht an Ordnung. Drei Mann fehlen an Bord, die schon vor dem Streik geheuert waren.

Da rauscht die erste Morgenfähre drüben an der Halteſtelle. Ein paar dunkle Gestalten zeichnen sich durch

glitzernden Nebel. Schwere Schritte trampeln heran.

Der Steuermann steht an Bord in bebender Wut:

„Wo kommt ihr her, Kerls?"

Ein bubenhaft junger Matrose mit leuchtend blondem Kopf und waghalsigen Augen macht den Wortführer.

„Von de Stadt, Stüermann."

„Was habt ihr nachts da zu treiben. An Bord sollt ihr sein!"

„Rumdreeben, hebbt wi uns!"

„Das will ich euch beibringen!"

„Jagen Se uns fort, Stüermann. Wi wüllt gern gohn!"

„Ach was, marsch, ins Logis!"

Der junge Mensch ballt die Fäuste. „Wi dhot doch alles zum Tort! Wi wüllt fortjagt sin."

„Runter, ins Logis!"

Der Bengel zittert ordentlich und packt die Hände seiner Kameraden. „Un morgen soll man mit'n Schiffsack durch de Straten gohn, wie'n Streikbrecher. Und sich nahkieken laten! Ick do't nich!"

Der Steuermann wendet sich ab und will nichts hören. „Wart man, wenn wi up See sünd, min Jung," knirscht es in ihm.

Die Matrosen ziehen ihren wütigen Kameraden runter ins Logis. Und der wirft sich unten an die Wand und heult fast: „Ick loop nich mit'n Sack dorch de Straaten, wenn streikt ward! Un wenn't min Läb'n kost! . . .

Tags darauf schleppt ein Dampferchen das Schiff die Elbe hinauf, und alle Mann sind an Bord. Es kostet zu viel Freiheit, nicht zu kommen. Und eine Woche später ist der Kampf geschlagen der Streik besiegt. Der Feind ist zu stark.

Die Hapag.

Amerika ist das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. Eine Unbegrenztheit, die des Seeverkehrs, aber ist nicht von New York, sondern von Hamburg aus bewiesen worden. Die Hamburg-Amerika-Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft hat vor kurzem ihren sechzigsten Geburtstag gefeiert. Am 27. Mai 1847 wurde sie mit einer Stammflotte von drei neuen kupferbodenen Segelschiffen mit zusammen 1600 Registertons Rauminhalt gegründet. Heute besitzt sie eine Flotte von 166 Seedampfern mit zusammen 912637 Brutto-Registertons Rauminhalt. Dazu kommen 205 Flußdampfer, Schlepper, Leichter — im ganzen 371 Fahrzeuge mit 957216 Brutto-Registertons Rauminhalt.

Das Aktienkapital beträgt heute 125 Millionen Mark, die Prioritätsanleihen 49 Millionen Mark — alles laut offiziellen Abrechnungen, die Kurt Hiemer in seinem Werk „Die Hamburg-Amerika-Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung“ gesammelt hat.

Daß ein solcher Riesenbetrieb zu den Elementen des Lebens auch einer Großstadt gehört, ist evident. 19000 Menschen stehen heute im Dienst der Gesellschaft — davon 12000 an Bord, 7000 an Land beschäftigte. Allein das Vermögen der Invaliden-, Witwen- und Waisen- und Pensionskasse beträgt heute 3844164 Mark. Und mehr als eine runde Million Mark hat die Gesellschaft im Jahre 1906 für wohltätige Zwecke zugunsten ihrer Angestellten bezahlt.

Die Leitung der Hapag, deren Haupt und Herz bekanntlich Generaldirektor Albert Ballin ist, hat Sinn für soziale Wohlfahrtspflege und hat zugleich Einfälle, die anderen Arbeitgeberinstituten noch nicht gekommen sind. So hat die Hapag zu Anfang des laufenden Jahres 1907 für eine Reihe von Sonntagnachmittagen das „Deutsche Schauspielhaus", das vornehmste Theater Hamburgs, gepachtet und sämtliche Plätze seinen Angestellten kostenlos zur Verfügung gestellt. Die Kontoristen, Arbeiter, Schauerleute und die gerade an Land weilenden Seeleute sahen da eine Reihe von Vorstellungen, klassischen und modernen, ernsten und schwankhaft lustigen, die ihnen einen Begriff dessen gaben, was große Literatur und höchste Darstellungskunst ist.

Mit dieser Darbietung, die in regelmäßigen Perioden wiederholt werden soll, hat die Hapag allen Betrieben ein Beispiel gegeben, das zwar nicht leicht von einer einzelnen Firma nachgeahmt werden kann — denn welchem Geschäft stehen solche Mittel und Möglichkeiten zur Verfügung? — das aber immerhin vielen den Weg weisen kann. Die Aufgaben privater Volksbildungsvereine vermögen meist so wenig oder wollen so bitterwenig (wie der angeblich noch immer existierende Goethebund). Aber die Unternehmer, die so viel von ihren idealen Zielen, ihren sozialpolitischen Einrichtungen reden, mögen sich merken, daß man den Arbeitern nicht nur Kassen und Vergünstigungen geben soll, sondern darüber hinaus größere Pflichten haben und erkennen kann.

Im gesellschaftlichen Leben Hamburgs ist die Hapag zu einer besonderen Stellung gekommen. Sie repräsen-

tiert den Staat! Der Senat hat ihr das längst vorgemacht — er empfängt jeden Kongreß, jeden Verband, der in Hamburg tagt, in seinem Rathaus und bewirtet die Gäste mit Herzlichkeit, Würde und Sekt. Aber die Hapag entfaltet darüber hinaus eine königliche Gastfreundschaft. Sie ladet dieselben irgend einen Stand oder eine Wissenschaft vertretenden Gesellschaften auf ihre Dampfer ein, zur Besichtigung des Schiffes, großen Gastereien und Vergnügungsfahrten. Natürlich kommt sie auch dabei auf ihre Kosten — was ein so von Glück begünstigtes Unternehmen anfaßt, wird eben Gold. Die Tausende, die einmal diese Schiffe, diese Pracht und die Sorglosigkeit des Bordlebens gekostet haben, wünschen sich natürlich dies Leben auf längere Zeit, empfinden die alte Reiselust als fast unüberwindliche Sehnsucht und sparen gern, um ein einziges Mal Passagier der Hapagdampfer auf ihren schimmernden Vergnügungsfahrten zu sein. Aber dennoch — welche Großzügigkeit der Reklame! Welche Würde des Auftretens!

Dennoch, so viel die Hapag freiwillig für ihre Angestellten leistet, so mächtig und wohltuend ihr Einfluß auf den Arbeitsmarkt ist, gibt es kaum einen mehr angefeindeten, vielleicht besser gehaßten Mann als Ballin. Amerikanisch, großzügig und konsequent, wie die Hapag in all ihren Unternehmungen ist, ist sie auch im sozialen Kampf. Sie hat dem „Verein Hamburger Reeder" durch ihren Beitritt gewaltig das Rückgrat gestärkt. Sie hat den Zentralverein deutscher Reeder angeregt und organisiert.

Die Hafenarbeiter und Seeleute sind eine starke, kampftüchtige Organisation. Es galt große Anstrengungen,

nen Schach bieten zu können, zumal der Betrieb des Hafens es einstweilen nötig macht, daß von diesen Arbeitern, zumal den Schauerleuten, wirklich oft die kolossalsten Anstrengungen gefordert werden. „Der Weltverkehr wartet nicht, bis ihr ausgeschlafen habt . . .“ Die Schauerleute streikten im letzten Winter gegen die Verpflichtung, nach Bedarf auch Nachtarbeit und Sonntagsarbeit zu tun, andererseits verbaten sie sich indes auch jede Vergrößerung des Lösch- und Ladepersonals durch fremde Arbeitskräfte, da sie natürlich die dafür aufgewendeten Gelder nicht gern geteilt wissen wollten.

Vergleichsverhandlungen scheiterten.

Da begann die Hapag eine Werbetätigkeit, wie sie in sozialen Kämpfen vielleicht in diesem Maßstab noch nie dagewesen ist. Tausende fremder Arbeiter wurden in England, im Rheinland und in den größeren deutschen Städten zu glänzenden Bedingungen engagiert. Es waren ungeübte und meist nicht allzu arbeitsfeurige Kräfte, die da ins Land gelockt wurden. Und die Opfer waren kolossal. Aber immerhin gelang es, den Massenstreik zu besiegen und den Frieden zu diktieren. Freilich war die Lage im Hafen damals die eines ausgesprochenen Krieges, und die Polizei allein hätte es nicht vermocht, Landfrieden zu halten. Die Arbeitswilligen mußten auf Kasernenschiffen untergebracht werden, und trotzdem kam es zu blutigen Messerschlachten mit den empörten, rasenden Arbeitern, die sich im Innersten ihrer Existenz bedroht fühlten.

Sogar in der Generalversammlung der Gesellschaft kam es zu heißen Verhandlungen mit den Streikenden.

Die Verbandskassen der Arbeiterschaft hatten ihr Vermögen einfach in Hapagaktien angelegt und entsandten ihre Beamten als Vertreter ihrer kapitalistischen Interessen zur Versammlung. Die Szenen, die sich dort zwischen den „wirklichen" Kapitalisten und den proletarischen abspielten, waren ein kleines Bild der großen Kämpfe, deren Schauplatz Jahr um Jahr der Hafen ist, und in denen die Hapag eine so wichtige Vorkämpferrolle spielen muß.

Die Auswandererhallen, von denen in einem andern Kapitel dieses Buches gesprochen wird, sind ein Werk der Hapag und ihr Eigentum. Verträge mit den anderen Reedereien, mit der Stadt Hamburg und den Staaten des Westens haben indes den Auswandererverkehr so reguliert, daß alle Amerikaauswanderer diese Hallen passieren. Von welchem Segen dies Unternehmen den russischen, galizischen, polnischen Emigranten ist, liegt auf der Hand. Sie wohnen und leben weit billiger als in den Herbergen der Stadt. Sie entgehen den Schwindelagenten und Neppern, die selbst unter unkundigen Deutschen in einer gut organisierten Stadt wie Berlin so enormen Schaden anrichten können. Mit diesen Auswandererhallen hat die Hapag den Straßen Hamburgs ein ganzes Element entzogen. In Bremen sieht man diese meist arm gekleideten, hilflosen Menschen oft zu Hunderten vor den Agenturen geschart, sieht man sie, ohne Führer, ihre Einkäufe machen, ihre Herberge suchen. In Hamburg hört man kaum etwas von ihnen und kann zufrieden sein, sie gut geborgen zu wissen.

Übrigens werden in kurzem auch Hapaghotels hier entstehen. An der Esplanade und an der Alster, nahe dem

Zentralbahnhof wachsen gewaltige Bauten heran, „Auswandererhallen“ für die Kajütenpassagiere. Mit Riesenkapitalien fundiert, mit dem Geschmack, dem Komfort der Weltdampfer eingerichtet, werden diese Hotels natürlich im Fremdenverkehr der Großstadt eine gewaltige Rolle spielen, eine gefährliche Konkurrenz für die alten Karawanserein bilden und, zugunsten der Reisenden, die Leistungen aufs höchste schrauben.

So bildet die Hapag mit ihrer Regierung, dem Direktorium, ihrem Personal, das der Bevölkerung einer freien Stadt entspricht, ihren verzweigten, unzähligen Unternehmungen fast einen Staat im Staat, eine Großstadterscheinung, wie sie kein Land, kein Jahrhundert kennt. Wer ihren Weg weiterhin malen möchte, gerät in schwindelmachende Dimensionen, die doch keine Illusionen sind.

Um auch das Tüpfel aufs i zu setzen: die Hapag hat sogar ihr eigenes Pressewesen! Eine Tageszeitung „Atlantisches Tageblatt“ und eine Korrespondenz „Hamburger Beiträge“. Beide dienen nicht der Reklame, sondern das Tageblatt der Unterhaltung und dem Nachrichtendienst an Bord — Marconidepeschen natürlich! — und die Beiträge der Information des großen Publikums über See- und Handelswesen, zumal die Reisen, Frachten und Neuerungen der Hapag.

Dies Presseinstitut ist natürlich nur eins unter hundert Bestandteilen dieses hyperamerikanischen Instituts, die hier nicht einmal erwähnt werden konnten. Die Tatsache, daß es besteht, soll nur mit beweisen, daß kein Illusionist sich ausmalen könnte, was wirklich außerhalb der hier möglichen Entwicklungslinien läge.

Finkenwärder, die Insel der Probleme.

Wenn man an den Hafenbrücken von St. Pauli in den Fährdampfer nach Finkenwärder steigt, dringt man rasch durch diese Atmosphäre rauher Arbeit hindurch, und nach wenig Minuten schon wird man — den reichen, villengeschmückten Altonaer Strand zur Rechten und fette, herbstgrüne Triften zur Linken — lustig elbabwärts getragen. Dann taucht bald Finkenwärder auf. Der Windmühlenturm des Inseldorfes zeigt sein gutmütiges Gesicht, und der Strom ist freundlich und klar geworden. Man war kaum eine halbe Stunde unterwegs, und schon liegt man am Finkenwärder Landungsplatz, wo es heiter und still ist und kein müdes Stöhnen aus dem Hamburger Hafen herüberdringt.

Auch hier wird geschafft. Fischerewer und Kutter liegen im Dock, und die Hämmer singen ihr eintöniges Werklied. Die Fischer auf den einlaufenden Ewern erzählen nicht gerade von Feiertagen, und die zum Fang ausfahren, haben keinen gleichgültigen Abschied hinter sich, denn ihr Gewerbe ist ein Kampf, und in den Tiefen, aus denen sie die Fische holen, lauert der Tod.

Dies Inselchen Finkenwärder, das vor den Toren des größten deutschen Hafens, in stetem Handelsverkehr mit der großen Welt und in regen Beziehungen zu Hamburg steht, hat sich bis heute seine uralte Eigenart erhalten. Es mutet an wie ein altniederländisches Fischer-

dorf, so sauber und so stilvoll sind die Häuschen am Strande, und die prachtvoll reichen, mit tausenderlei Bild- und Schnitzwerk geschmückten Bauerngehöfte im Innern, wo das glänzende, gepflegte Vieh auf nahrhafter Weide graft.

Auch der Finkenwärder Fischersmann selbst sieht aus wie eine Figur aus den Malstudien alter Holländer. Die Fischerfreese und die Piep, das wetterhart-knorrige seiner gedrungenen Gestalt und der tiefe, leuchtende Blick, der den Tod ansehen kann und das Leben grüßen.

Die Frauen in plumpen Holzpantinen schlurfen durch die Dorfgassen, breit die Rücken und breiter noch die Röcke und Jacken, die auch der biegsamsten jungen Gestalt etwas geben, was der Elbinsel eigen ist: tiefwurzelndes, steifes Selbstbewußtsein.

Und wie der Finkenwärder sich abhebt von Tausenden, die mit ihm zum Fischmarkt in Altona drängen oder zum Ausschnaufen durch die breiten Straßen der Hansestadt ziehen, so ist auch sein Denken und sein Vorstellungskreis in bewußt engen Grenzen geblieben. Er haßt das Weltstadttum, und er haßt alle Reformen der Weltstadt. Er steht auf einem Isolierschemel, den die Elbe umflutet, und er stemmt breit seine Beine in den reichen Inselboden und spuckt in die Wasser — westwärts, wo die Städte liegen.

Das ist eins der Probleme, die sich hier dem Kulturgeschichtsschreiber aufdrängen: wie das Konservative der Insel mit der Flut reformatorischer Ideen, wie sein Behagen mit dem Unfrieden der Massensiedelungen ringt. Im gemeinsamen und im Herzen des einzelnen.

Ein zweites Problem bildet der Zwiespalt, der die Bewohner der Insel: Bauern und Fischer, trennt.

Vielleicht zehn Bauernhöfe auf Finkenwärder kommen auf ein paar Hundert Fischersleute, die näher dem Hafen wohnen. Und dazwischen erhebt es sich wie ein Wall, über den kein Ruf des Blutes und kein Wort des Verstehens dringen wird. Der Bauer, der seinen Hof liebt, und den sein satter, weicher, saftiger Boden in ewiger Kultur immer satt und reich gemacht hat, verachtet den Fischer, wie der fesche Bourgeois den hageren Abenteurer verachtet. „Schlechte Leute . . .“ Wie wird ihm einer von drüben nahe stehen!

Der Fischer aber, der sein Brot nicht im gemächlichen Schaffen, sondern in zähen Kämpfen erringt, dem jeder Herbststorkan und jeder Lenzsturm seinen ringenden Ewer auf Kämme hebt und in Wogentiefen begraben will — der verachtet den Bauern, wie nur der Stürmer den verachten kann, der nie gestürmt hat. Ihm wohnt jenseits des unsichtbaren Walles das Philisterium, hockt da drüben in breiter, sacht lächelnder Behaglichkeit und will das Kämpfen seines Lebens nicht anerkennen.

Das wichtigste Problem aber, das über dem Inselchen jenseits Blankenese liegt, ist der Hafen selbst, der Hafen, der Industrie, Handel, Kosmopolitismus bedeutet, und, mit furchtbarer Intensität wachsend, den Frieden und die Eigenheit Finkenwärders verzehrt, wie er schon so manches Idyll gleicher Art vernichtet hat. Auf Finkenwärder ist die Frage zurzeit akut. Denn des Hafens Fangarme greifen nach den sonnigen Ufern der Insel — es sind Deiche gegraben und Wälle gezogen worden, und Hafen-

anlagen wachsen da empor, wo friedliche Stille war. Die Hämmer dröhnen, und bis zur Abendstunde schwingen Hunderte die Schaufel, um in mühseliger, langanhaltender Arbeit die Insel zu einem Teil des Hafens zu machen — die Heimat zu töten!

Die Regierung, die den Elbfinkern namhafte Subventionen zahlen muß, will in Cuxhaven einen neuen Zentralfischmarkt anlegen, und Finkenwärder dorthin übersiedeln. Der Gründe, die dafür und dagegen sprechen, sind sehr viele, und sie sollen hier nicht erörtert werden. Nur die Tatsache, daß die Finkenwärder Fischer mit ängstlicher Liebe an ihrer Heimat halten, und der drohenden Zwangsübersiedelung alles entgegensetzen, ihren Besitz um keinen Preis losschlagen wollen — diese Tatsache bildet das tiefste und aktuellste Problem auf Finkenwärder.

Ein kleines Volk ringt um seine Heimat — nicht mit fremden Eroberern oder den tilgenden Elementarkräften, sondern mit einer wohlwollenden Regierung. Aller Vorteil der Veränderung gilt den Dörflern nichts — sie wollen den Boden behaupten, auf dem sie heimisch und Herren sind.

Nun wehren sie sich schon so lange und so verzweifelt — und wissen es doch längst, daß die Tage ihres Herrentums gezählt sind. Ein paar Jahre vergehen noch, und sie sitzen draußen in Cuxhaven, Proletarier unter Proletariern, und denken der angestammten engen Heimat, die ihnen so lieb war, und die ihnen eine unwiderstehbare, elementar überlegene Macht geraubt hat: der Hamburger Hafen.

An Bord!

In Hamburg zu leben, bedeutet etwas tragiſches, iſt ein Problem.

Denn zum Hamburger Hafen gehört die Hamburger Stadt. Und wie der Hafen der Inbegriff aller Romantik iſt, wie er die Kräfte und Säfte der ganzen Welt in ſeine grauen Schalen faßt, wie er der Schlüſſel iſt zu den leuchtenden Hallen des Erdballs und den flimmernden Himmeln, die ſich über den Ozeanen des Südens und des Weſtens wölben, zu den Fjorden des Nordens und ihrer ſtillen Welt der Mitternachtsſonne — ſo iſt die Stadt der Inbegriff der Realiſtik, hochummauert und graudurchnebelt und voll Enge.

Der Seemann ſchwenkt die Mütze und winkt dem ſteinernen Bismarck ſein Ade und gleitet die Elbe hinab in alle Weiten der befahrenen Erde. Der Kapitän regiert die Taſtatur der elektriſchen Leitung einer kleinen Stadt und lenkt dieſe Stadt und fühlt in ſeiner Hand die Verantwortung für Tauſende und die Macht über Tauſende. Der Offizier führt ſeine Kompanie an Bord, in neuen grauen Monturen und mit geſchliffenen Waffen und fährt Kämpfen entgegen, gegen Schwarze und Gelbe, wie ſie die heißen Träume ſeiner kampfverlangenden Kinderzeit nicht wilder und entbehrungsreicher und gefahrvoller malen konnten. Der Reiſende geht an Bord, ſteht auf den Planken eines Palazzos, das zwanzig oder dreißig Mal im Jahr die alte Welt zur neuen überbrückt.

Aber in Hamburg ſind trübe Fleete und enge Straßen, und an den Fleeten und Straßen ſteht ein hohes Kontorhaus am andern, und jedes Kontorhaus hat fünf Etagen und hundert Schreibſtuben, und jede Stube hat fünf Tiſche, und an fünfhundert Tiſchen in jedem Haus werden Tag um Tag die Rücken krumm gebogen und die Lungen zerdrückt, und die Federn malen grade, ſteile Zeichen auf das Papier, und die Mädchen an der Maſchine klappern eine Strophe, ſo monoton, ſo immergleich, ſo ewig fort.

Da werden die Zuckerernten Argentiniens und die Reisernten Japans regiſtriert und berechnet, die Frachten der Dampfer gebucht, die nach Weſtindien und Südafrika ſegeln, die Köpfe der Reiſenden gezählt und ihre Paſſagen berechnet, der Reiſenden, die alle Wunder aller Weltteile ſchauen und aller Meere Bild in ihre Herzen ſchließen durften.

Aber der Kaufmann hat von all der wilden, bunten Herrlichkeit nur die Statiſtiken, die Zahlen und die Daten. Er wandert täglich zur Börſe und erlebt die Senſationen der Kriege, Stürme und Sonnen in der Übertragung auf Zahlen, Daten und Statiſtiken.

Die Sirene kreiſcht in ſeine Schreibſtube hinein. Die Dampfpfeife brüllt ihm in die Ohren, wenn er am Fleet entlang vom Kontor zur Börſe fährt. Aber er verſtopft ſich die Ohren und bezwingt die Nerven, die ſonſt im Sturm eines Ahnens der Rieſenwelt mitſchwingen und wie gequälte Saiten zerreißen müſſen.

Er hat keine Zeit für die Herrlichkeiten ſeines Berufes. Er ſieht die Dampfer, denen er ſeine Waren anvertraut nur, wenn er zu einem Diner an Bord geladen

ist oder einen Geschäftsfreund zum Schiff begleitet. Er kennt den Hafen kaum, der ihn reich macht, den Hafen mit seinen tausend Gestalten, der im Winter wie eine durchtobte Eiswüste daliegt und im Sommer wie ein gedemütigter See, der durchhuscht und durchflutet ist von allen Mächten, die die Welt bewegen.

So grausam nah der Erfüllung aller Sehnsüchte lebt man hier. Und ein Zug der Resignation liegt deshalb über der ganzen Stadt — Hammonia hat ein sehr ernstes, stolzes Gesicht, aber mit tiefen Linien in den Mundwinkeln und Krähenfüßen um die Augen und einem gedankenlos gleichgültigen Ausdruck über den Lippen.

Es werden mancherlei Kräfte aufgeboten und verpufft im Kampfe gegen die Verdumpfung dieser alten, reichen, handelsregen Stadt. Was hier an künstlerischen Bestrebungen sich entwickelt! Wer alles hochgemut in die Schranken tritt, um zu kämpfen mit dem Trübsinn, der unterdrückten Sehnsucht, dem stillgewordenen Verlangen, wieder nach dem Großen zu erwecken!

Müde wird einer nach dem andern der frohgemuten Kämpfer. Und einer nach dem andern geht enttäuscht von dannen.

Hier gilt nur das träge Genießen der Resignierten, das bäuchliche Ergötzen, das seichte Lachen. An der Alster liegen tausend leuchtende Villen, an all ihren Teichen und stillen Buchten und sanfttragenden Kanälen. Verschlossen und selbstbewußt spiegeln sich die schimmernden Häuser im Alsterspiegel. Und drinnen waltet die treffliche Köchin ... Sie rührt ohne Ende die rüstigen Hände und schafft Beefsteaks, wie sie zwischen Maas und Memel,

Etsch und Belt keines Ortes gebraten werden, braut Medizinen aus den Früchten aller Zonen gegen diese Lebensmüdigkeit, diese Enttäuschungen sehnsüchtiger Jahre.

Wenn es kaum herbstelt und anderwärts das Laub in seinen orangenen Tönen blüht und die Sonne einem des Sommers Scheiden schwer macht, dann kriechen hier schon die grauen Nebelschlangen aus den Fleeten und Alsterwassern und füllen die Luft, daß jedes elektrische Bogenlicht wie aus einer Wolke wehmütig herausgrüßt. Der Regen fließt sechs Monate lang ohne Ende, der Nebel beklemmt sechs Monate lang die Herzen, die Einsamkeit peinigt zwölf Monate lang die Einzelnen — denn hier sind alle einzeln! Nie hat man hier das Gefühl, drinn zu sein im lustigen Tanz des Lebens. Allein, zu zweien, geht man dahin, von alltäglicher Arbeit zu alltäglichen Freuden und schwerem Schlaf.

Und dann ein Abend an Bord! Irgend ein guter Bekannter hat das Glückslos aus der Schicksalsurne gegriffen, hat das beste gefunden, was Hammonia zu bieten hat, — er darf hinaus! Und man begleitet ihn an Bord, wenn der neblichte Abend trostlos und schmerzlich über Gassen und Wassern liegt.

An den Passagierhallen liegt wartend die kleine Dampffähre. Kofferträger schwitzen und schuften, Droschken und Automobile fahren vor, hochbeladen, mit reisefrohen Menschen. Die Fähre füllt sich. Ihre Dampfpfeife stößt den schrillen Schrei aus.

Und jetzt gleitet sie hinaus, an ruhenden Schiffskörpern vorbei, die mit einem rotglühenden Auge ins Dunkel starren, vorbei an den Kais, wo selbst bei Nacht

gelöscht und geladen wird und die Arbeit stöhnt. Vorbei an den Riesenbooten, den Motoren des Ozeans, die am Seil, von einem flinken atletischen Schleppdampferchen gezogen, einrücken, von der Reise aus irgend einem der letzten Winkel der Welt, ganz voll von den Gaben und Erinnerungen der Ferne.

Die Fähre legt an einem Schiffspalast an, der mit tausend Lichtern hineinlacht und glitzert in die melancholische Nacht.

Oben an Bord ist die Musikkapelle postiert. Und wie die Barkasse an der Leiter anlegt, rufen die Trompeten und Hörner, daß einem das Herz aufgeht bei dieser Begrüßung.

Wie festlich das alles ist! Wie ganz anders, anders, als das schönste in dieser Stadt, in deren Meilenkreis das Schiff noch liegt!

Lustige, elegante Menschen spazieren auf den Decks umher, Frauen in Pelz und Seide mit dem bläulichen Weiß in den südlichen Augen, das so seltsame Sehnsucht in uns weckt, mit den blitzenden Zähnen, den tiefschwarzen Haaren der lateinischen Rasse. Weltkundige Männer mit starkwilligen, bartlosen Gesichtern begleiten sie, die Männer, die die Welt kennen, denen sie gehört.

Und dann hinein in die Geheimnisse des glänzenden, frohen Schiffleins! Pracht — o beneidenswerte, selbstbewußte, zu Unrecht geschmähte Pracht! Reichtum soll vorgeblich nicht glücklich machen — aber etwas erhebendes muß es doch sein, in diesem Rokokosaal zu speisen, in diesem blauseiden ausgeschlagenen Damensalon seine Nachmittagsvisite zu machen, in diesem Kabinchen zu

hausen, das wie eine Nußschale ist, alles enthält, was man zum Luxus braucht, im Schmuck elektrischer Lampen, elektrischer Ventilatoren, kühler Betten, glänzender Täfelung, in seinen winzigen Raum schließt. Und so in Reichtum, Musik, ungestörter Geselligkeit in die Welt hineinzufahren, an den Küsten Portugals vorbei, vorbei an dem schimmernden Madeira, durch ungeheure, wogende Flächen, einem Buenos-Ayres zu!

Und immer noch freut uns diese Musik, ladet sie zum Mitreisen ein, spottet sie dessen, der zurückbleiben muß.

Man sitzt im braungetäfelten Rauchsalon, auf ledergepreßten Stühlen, und von Deck her lockt und jucht die Trompete.

Horch! Heil Dir im ... Sie-ges-kranz!

Ein paar Herren kommen vergnügt in den Salon, in letzter Stunde noch an Bord gelandet.

Das Plaudern, Abschiedwortetauschen, das Lachen und Sicherinnern steigt, und die wehmütige Freude eines letzten Zusammenseins beherrscht jedes Empfinden. Französischer Schaumwein perlt in den Gläsern. „Auf gute Fahrt — Du Beneidenswerter!“ Und ein kleiner Bodensatz von Neid wird mit hinuntergespült.

„Die Herren da drüben sind der König von Sachsen mit Gefolge.“ Man hört's, schaut eine Sekunde hinüber und denkt „Aha, daher das Dräsdner Deutsch“.

An Bord ist Demokratie. Jeder paßt sich hinein in ihr heiteres, freies Leben, das Leben einer Gesellschaft, die in allen Enden der Erde zuhause ist.

Ein Signal! Der Fremdenbesucher wartet die Dampfbarkasse zur Heimfahrt. Eine Stunde lang hat man sich

fast hineingelebt in das Glück eines Weltumseglers, eines Menschen, der allüberall sein Glück und sein Behagen suchen kann, dem der Ozean und die Sonne Madeiras und die Pampas Argentiniens zu eigen gehören.

Das zweite Signal.

Die Kapelle bläst uns einen Abschiedstusch. Spanisch, französisch, englisch, sächsisch — schwirren Abschiedsgrüße, Reisegespräche durcheinander.

Ein Händedruck. Da und dort Umarmungen und Tränen.

Und das Herz fast gekrampft von gelbem, unversteckten, jetzt ehrlich zugestandenem Neid, ist man wieder herausgerissen aus dem Reisetraum, klettert die steile Treppe am Schiffsleib hinab, winkt, ruft, sieht die Lichter der lustigen, schwimmenden Stadt ganz langsam verschwinden. — — —

Und dann kommt noch eine Stunde, in der man einen Winkel zum Nachdenken sucht, in einer Millionenstadt, die fast kein Restaurant und kein Café ohne schlechte und noch schlechtere Musik hat, in der gelärmt, gegeigt, gezecht wird, damit jeder vergesse, wie bitter nah er der Freiheit des Reisens, dem Jubel der Freiheit ist.

Roßberg'sche Buchdruckerei, Leipzig.

Bestempfohlene illustrierte Jugendschriften

aus dem Verlag von Hermann Seemann Nachfolger, Berlin NW. 87.

Hatschi Bratschis Luftballon von Franz Karl Ginzkey, mit Bildern von Mor v. Sunnegg. 3. Aufl. Preis geb. M. 2.50.

Die verkaufte Großmutter von Hanns Heinz Ewers, mit Bildern von Horst-Schulze. 2. Aufl. Preis geb. M. 2.50.

Hille Bobbe Klassische Bildermärchen von Else Croner, mit zahlreichen Kunstblättern berühmter Meister (Boticelli, Tizian, Murillo, Terborch, van Dyck, Dürer u. a.). Buchschmuck von Julie Werkenthin und J. Madeleine Demuth. Preis geb. M. 2.50.

Kater Murr von E. T. A. Hoffmann, illustriert von E. Liebermann. 6. Aufl. Preis geb. M. 2.50.

Der kleine Lord von F. H. Burnett, illustriert von S. v. Salwürk. 7. Aufl. Preis in Leder geb. M. 3.—.

Olly Dolly Dicky Reime von Kory Towska, Bilder von Paul Haase. 5. Aufl. Preis M. 2.50.

Reineke Fuchs von Goethe, mit Bildern von Hermann Schüßler. 4. Aufl. Preis geb. M. 2.50.

Till Eulenspiegel mit Bildern von Walter Tiemann. 2. Aufl (7.—9. Tausend.) Preis geb. M. 2.50.

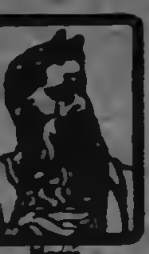
Die Tierwelt im Lichte der Dichtung von Rektor C. W. Peter, mit Bildern von Tiermaler H. Schüßler. Preis M. 3.—.

Der Zoo Tierbilderbuch von Paul Haase, mit Schilderungen von Dr. Th. Zell. Enthält über 40 mehrfarbig ausgeführte Tierbilder. Preis geb. M. 2.50.

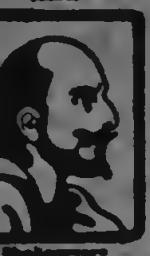
Zwerg Nase von Wilhelm Hauff, mit Bildern von Walter Tiemann. 2. Aufl. Preis geb. M. 2.50.

Bezug durch alle Buchhandlungen des In- und Auslandes

Princeton University Library
32101 073844902



KULTUR TRÄGER



Schilderungen bedeutender Männer

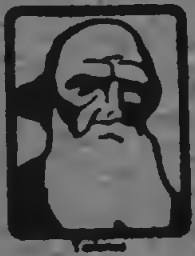
von heute und einst, in allgemein verständlicher Darstellung

Preis pro Bd. 1 Mark

Die Sammlung wird fortgesetzt

Eingehende Kataloge gratis und franko

Preis pro Bd. 1 Mark

Wer etwas für seine Bildung tun und sich nach und nach eine vorzügliche Hausbibliothek anschaffen will, dem seien die von berufenen Federn geschriebenen „Kulturträger" empfohlen

IN DEN MEISTEN BUCHHANDLUNGEN VORRÄTIG